Normas y Señales Reguladoras de la Circulación Vial

Edición 2020





Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior
NIPO: 128-20-007-6

NORMAS Y SEÑALES REGULADORAS DE LA CIRCULACIÓN VIAL

Edición de 2020



INSTRUCCIONES

El presente manual forma parte del conjunto de los nueve que constituyen la formación a distancia del “Profesor de Formación Vial”. Para conocer cuál de ellos estamos estudiando, los márgenes nos dan la clave para su reconocimiento puesto que cada uno tiene un color diferente:

MANUAL	TÍTULO	COLOR
I	Normas y señales reguladoras de la circulación vial	
II	Cuestiones de Seguridad Vial	
III	Reglamentación sobre vehículos pesados, prioritarios, especiales, de transporte de personas y mercancías y tramitación administrativa	
IV	Normativa por la que se regulan los permisos de conducción, sus clases y las pruebas de aptitud a realizar para su obtención	
V	Normativa reguladora de los centros de formación de conductores	
VI	Pedagogía aplicada a la conducción	
VII	Psicología aplicada a la conducción	
VIII	Mecánica y entretenimiento simple del automóvil	
IX	Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico	

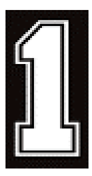
Cada manual contiene, al inicio del mismo, un **Índice general** con los temas a tratar y un **Índice por cada tema** más específico y detallado.

Por otro lado, se recogen una serie de instrucciones/recomendaciones para que extraigas el máximo provecho y te ayuden al estudio:

- Esquemas, gráficos, tablas, imágenes/fotos, ejemplos, definiciones, ideas fuerza...
- Iconos simulando un semáforo:



En función de cómo se estudie el manual los iconos tendrán o no diferentes funcionalidades:



Si el **estudio del manual lo realizas en la pantalla de tu ordenador/portátil/dispositivos móviles/tablet**, los iconos indicados anteriormente presentan las siguientes funcionalidades:









Si pulsas sobre este botón ubicado en las esquinas inferiores del presente manual enlazarás con el Índice general del mismo.



Si pulsas sobre este botón situado en las esquinas superiores enlazarás con el Glosario de Términos ubicado al final de este



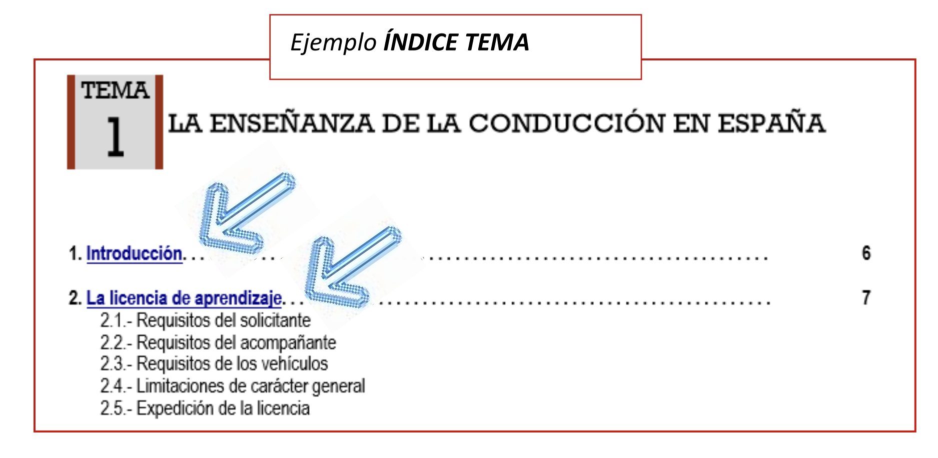
Este icono lo encontrarás en diferentes partes a lo largo de los temas de este manual indicando una idea fuerza / concepto a resaltar / importante.

También debemos hacer referencia al Índice general y al Índice de los diferentes temas. Comprobarás que los títulos se encuentran en color azul y subrayado del siguiente modo:

*Ejemplo **ÍNDICE GENERAL***

Si pulsas sobre ellos enlazará directamente con el tema en cuestión.

*Ejemplo **ÍNDICE TEMA***

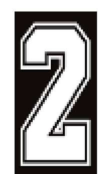

TEMA 1 LA ENSEÑANZA DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA

Si pulsas sobre ellos enlazará directamente con cada capítulo/epígrafe en cuestión.









Si por el contrario **imprimes** este manual para su estudio, los iconos no presentan ninguna funcionalidad. Tan solo debes conocer el significado del "semáforo rojo".



Este icono lo encontrarás en diferentes partes a lo largo de los temas de este manual indicando una idea fuerza / concepto a resaltar / importante.

Muy importante, cuando vayas a realizar la impresión del manual, debes **ajustar** el tamaño de la página al área de impresión.








DGT
Dirección General de Tráfico








DGT
Dirección General
de Tráfico


abc


DGT
Dirección General de Tráfico









abc


DGT
Dirección General
de Tráfico





INTRODUCCIÓN

Este texto ha sido concebido especialmente para que los aspirantes a Profesor de Formación Vial adquieran los conocimientos precisos de las Normas y Señales de la Circulación que regulan el comportamiento de los conductores dentro de la corriente del tráfico, con el fin de que realicen una correcta transmisión de las mismas a los futuros conductores que tengan que formar.

Ello no quiere decir que, si llegara a manos de los actuales profesionales de la enseñanza de la conducción o de las personas que sean titulares de un permiso de conducción o estén pensando en serlo, dejara de ser válido para poner al día conocimientos, o adquirirlos en el caso de los últimos mencionados.

Se ha estructurado en tres bloques perfectamente diferenciados, a saber:

El primero, en el que, aparte de justificar la necesidad de la existencia de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se exponen los conceptos básicos especialmente definidos por la ley y el mensaje de las señales de circulación (Temas 1 a 7).

En el segundo, se han reunido todos los preceptos que establecen cómo deben comportarse los conductores a la hora de realizar cada una de las maniobras básicas de circulación y la progresión normal (Temas 8 a 14).

Es de significar que en este texto se ha seguido un procedimiento singular de sistematización de los preceptos, de tal manera que se irán aprendiendo las normas con un sentido de aplicación práctica, pues hay que ser consciente que el circular correctamente, dentro de la corriente del tráfico, comporta tener que integrar las normas teóricas a la circulación real.

No tiene que extrañar, por tanto, que no aparezcan recogidos artículos completos del Reglamento General de Circulación, pues el procedimiento aludido ha consistido en entresacar la parte del precepto que corresponde a cada momento de la ejecución de la maniobra, eludiendo acopiar normas que en dicho momento no son de aplicación.

En el último bloque (Temas 15 a 20), se han concretado, por no poderse incluir en los anteriores al ser muy específicos, además de las características y utilización de las luces instaladas en los vehículos, otras normas de obligado cumplimiento, unas para conductores, otras para determinados usuarios y algunas comunes para todos los usuarios de la vía.

Al final de cada tema se ha insertado una recopilación de artículos, que al mismo tiempo puede servir de guión, en el que se cita el número del artículo correspondiente a la legislación que recoge el precepto a aplicar en cada caso, por si se desea consultar.







TEMA 1 NECESIDAD DE UN ORDENAMIENTO JURÍDICO QUE REGLAMENTE LA CIRCULACIÓN







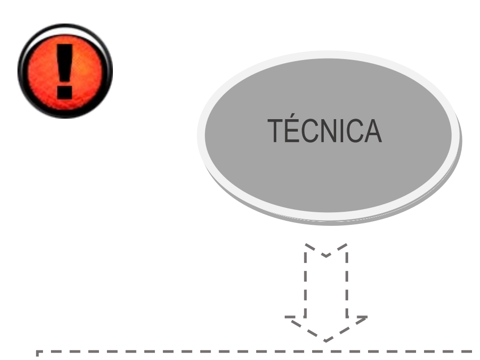
1 NECESIDAD DE UN ORDENAMIENTO JURÍDICO QUE REGLAMENTE LA CIRCULACIÓN

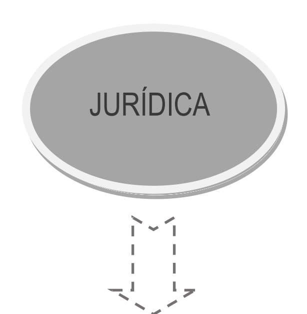
Es indudable que la persona, entre los derechos y libertades que el ordenamiento jurídico le reconoce, tiene el de la **libre circulación**. Este no puede considerarse sólo como un derecho de la persona, sino que, además, es necesario para la vida de relación y el desarrollo económico. La Constitución española se refiere a este derecho en su artículo 19 estableciendo que **"los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y circular por el territorio nacional"**.

Pero el derecho a circular tiene sus límites. En primer lugar, aparece el de la propiedad, y, como consecuencia, el individuo no puede atravesar la finca ajena, y tiene que limitarse al tránsito por la propia, o por los elementos comunes. Cuando estos pasan de ser el campo inmenso a la vía expresamente destinada a la circulación, el problema es más complicado, puesto que en ella se encuentran diversos usuarios y puede producirse la colisión de derechos, obligando así al Estado a dictar normas que regulen esta circulación, permitiendo el uso pacífico de las vías a todos los que por ellas transitan. Si se admitiera la libertad total, no habría un ejercicio del derecho, sino que nos encontraríamos con un verdadero abuso del mismo.

El derecho de libre circulación se ejercita sobre un elemento físico, que es la vía pública.

El Estado se encuentra con la obligación de promover la prestación de los medios materiales para el cumplimiento de los fines sociales y así la Administración debe desarrollar su actividad en una doble vertiente:





En la circulación, **el elemento material es la vía**. El Estado ha de facilitar este medio material para que el individuo pueda ejercitar el derecho de libre circulación en las mejores condiciones de seguridad posibles.

Si bien el uso de la carretera es libre, ello no significa en ningún momento que tal uso pueda hacerse de una manera anárquica. Es entonces cuando el Estado realiza su segunda actividad, la **jurídica, para regular la forma** en que el ciudadano ha de ejercer su derecho a circular por las vías. Ya no puede transitar anárquicamente, ni siquiera con el ligero y vago límite de no actuar con abuso y sin perjudicar los derechos de los demás usuarios, sino que debe hacerlo con sujeción a normas concretas, específicas, que regulan cómo y de qué manera se puede ejercer la actividad de la circulación.







La facultad del individuo de ir y venir, ejercitada sobre un elemento físico, que es la vía pública, es acompañada de otro elemento material, que es el vehículo cuya utilización es preciso regular.

Y entonces aparece una nueva limitación a la facultad de la libre circulación. El individuo puede ir y venir por donde le plazca, con arreglo a unas normas establecidas; pero no puede hacer uso de vehículos si no se sujeta a nuevas normas restrictivas, que afectan, unas veces, al individuo y, otras, al medio empleado.

Ya no existe un derecho ilimitado de libre circulación, sino que prácticamente esta facultad, esta libertad civil de locomoción, ha quedado notablemente restringida; no puede circular el individuo por donde quiera, sino por las vías públicas; ni en lo que quiera, pues debe reunir el vehículo utilizado unos determinados requisitos; ni cuando quiera, pues el mismo ciudadano, para conducirlo, ha de cumplir determinados trámites.

Así pues, es necesaria la existencia de una serie de normas jurídicas tendentes a garantizar la seguridad de las personas y los bienes. Estas normas jurídicas estaban recogidas en el **Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934**, que fue el instrumento jurídico que permitió, con las necesarias adaptaciones, la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento, con trascendental repercusión, tanto en la circulación urbana como interurbana.

2 LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

2.1 NECESIDAD DE LA NUEVA NORMATIVA



La necesidad de una nueva regulación en sustitución del viejo Código de la Circulación vino impuesta:

- por una parte, por la necesidad de adaptar la norma a los principios de la Constitución española y,
- por otra, por la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la actual problemática, no contemplada, en toda su amplitud, por la anterior normativa.

La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a **promover la seguridad de la circulación y prevención de accidentes**, tanto en carretera como en zonas urbanas.

El haber elegido el empleo de una **Ley de Bases** como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación **obedece a una doble motivación**:

- por un lado, la de **revestirla** del rango legal requerido por su importancia y por **amparar** el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del tráfico;







- por otro, para **permitir** que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, **disponga de un instrumento normativo idóneo**, como es el **Decreto Legislativo**, para **adaptar** la regulación objeto de esta Ley de Bases y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial, aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales, y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial.

La **Ley de Bases** fue aprobada el 25 de julio de 1989. En ella se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado con sujeción a los principios y criterios que resultan de dichas bases, apruebe el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, siguiente paso en el proceso legislativo, como instrumento normativo idóneo que permita revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales y por su complejidad técnica.

En efecto, el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse forma parte de la vida cotidiana y se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables **secuelas negativas** del tráfico tienen su máximo exponente en los **accidentes de circulación**, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor, el artículo 149.1.21 de la Constitución.

El Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, publicado en el B.O.E. número 63 de 14 de marzo.

Las normas contenidas en este Texto Articulado serán desarrolladas por medio de Reglamentos. Uno de los que más atañen a la formación vial del personal docente que se integre en las escuelas particulares de conductores, es el **Reglamento General de Circulación**.

El primer Reglamento fue aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, que precisaba, entre otras cuestiones, el ámbito de aplicación de la Ley y las normas a que se debía someter el tránsito de peatones, vehículos y animales por las vías y terrenos utilizados para la común circulación, incorporaba y actualizaba las normas del Código de la Circulación de acuerdo con lo que aconsejaba la experiencia de su aplicación y determinados convenios internacionales sobre esta materia.

Diversas modificaciones del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y del Reglamento General de Circulación, aconsejaron la promulgación de uno nuevo, aprobado por R.D. 1428/2003, de 21 de noviembre, que incorporaba nuevas normas en materia de ciclismo, de gestión del tráfico en relación con los medios técnicos de regulación del mismo y actualizaba el sistema de señalización; modificaba conceptos básicos de circulación, añadía nuevas definiciones y contemplaba nuevas infracciones, variando la calificación de otras.







Otra de las modificaciones a destacar es la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que, por una parte, tiene un carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, los comportamientos infractores y, por otro, un efecto punitivo para aquellos comportamientos con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones.

La última modificación normativa corresponde a la Ley 6/2014 de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo.

Por último, el 31 de octubre de 2015 se publicó el nuevo texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

2.2 Objeto de la Ley

De acuerdo con su artículo 1, esta ley tiene por objeto regular el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial.

a) El ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución Española y los estatutos de autonomía, corresponden en tales materias a la Administración General del Estado y a las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en esta materia, así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las entidades locales.

b) Las normas de circulación para los vehículos, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, estableciéndose a tal efecto los derechos y obligaciones de los usuarios de dichas vías.

c) Los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, así como las condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

d) Los criterios de señalización de las vías de utilización general.

e) Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor, así como las medidas cautelares que adopte con el mismo fin.

f) Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas, así como el procedimiento sancionador en esta materia.









2.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los del Reglamento General de Circulación y los de las demás disposiciones que la desarrollen **serán aplicables** en todo el territorio nacional y **obligarán** a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común, y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

En concreto, tales preceptos serán aplicables:

a) A los **titulares de las vías públicas o privadas**, comprendidas en el primer párrafo del apartado c), de este mismo punto, y a los usuarios de las mismas, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo.

   Asimismo, a todas aquellas **personas físicas o jurídicas** que, sin estar comprendidas en el párrafo anterior, **resulten afectadas por dichos preceptos**.

b) A los **animales sueltos o en rebaño** y a los **vehículos de cualquier clase** que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer párrafo del siguiente apartado.

c) A las **autopistas, autovías, carreteras convencionales,** a las áreas y **zonas de descanso y de servicio**, sitas y afectas a dichas vías, **calzadas de servicio** y a las **zonas de parada o estacionamiento** de cualquier clase de vehículos; a las **travesías**, a las **plazas**, **calles o vías urbanas**; a los caminos de dominio público; a las **pistas y terrenos públicos** aptos para la circulación; a los **caminos de servicio** construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las **vías de uso común, públicas o privadas**.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinado al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

El desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará sometido a las Normas generales de comportamiento en la circulación (Título I del Reglamento) y a las Normas de utilización







del alumbrado (Cap. X, Título II del Reglamento) en cuanto le sean aplicables, y a lo dispuesto en la regulación vigente sobre conductores y vehículos, respecto al régimen de autorización administrativa previa (Título IV de la Ley de Seguridad Vial), con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

En defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas del Reglamento General de Circulación, ni induzcan a confusión con ellas.

Para una correcta comprensión de este artículo, debemos partir de su distinción en los tres puntos siguientes:

Vías y terrenos públicos aptos para la circulación	Se incluyen en este punto las vías o terrenos de dominio público o privado que son aptos para la circulación, bien en un sentido jurídico porque pueden ser utilizados por todos, es decir por ser públicos, o en un sentido físico, porque están destinados a la circulación estática o dinámica.
Vías y terrenos que sin tener la aptitud sean de uso común	Se incluyen en este punto las vías o terrenos de dominio público o privado que no son aptos para la circulación, bien en un sentido jurídico, porque no pueden ser utilizados por todos, pero sí por más de uno o muchos, bien en un sentido físico, porque no están destinados al uso específico de vehículos o éstos no reúnen las características especiales necesarias para poder circular.
Vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios	Se incluyen en este punto, las vías y terrenos de dominio privado y de uso común, en el sentido de que se utilizan no sólo por el titular o los titulares del dominio, sino por otras personas que se relacionen con la titularidad con vínculos distintos a los de amistad o domésticos, y cuyo uso puede estar regulado de acuerdo con la Ley y el Reglamento General de Circulación, a no ser que excepcionalmente se apliquen otras normas, dado el destino específico de la vía o zona, como puede ser el caso de los circuitos de velocidad.

Se excluyen de cualquiera de estos tres puntos las vías y terrenos de dominio y uso exclusivamente privado, en el sentido de que no pueden ser utilizados por cualquiera sino por sus titulares o personas relacionadas con los mismos por vínculos puramente domésticos o de amistad.

Los preceptos de la L.S.V. y del R.G.C. sólo dejan de ser aplicables en vías y terrenos absolutamente privados. Por tanto, siempre que una vía o un terreno puedan ser utilizados por una colectividad de personas no determinada de antemano, sus preceptos son aplicables.







3 COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS EN MATERIA DE TRÁFICO

3.1 COMPETENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas y, además, de las que **se asignan al Ministerio del Interior, corresponderá a la Administración del Estado:**

- La aprobación de la **normativa técnica básica** que afecte de manera directa a la seguridad vial.
- La previa **homologación**, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como **dictar** instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.
- La aprobación de las **normas básicas y mínimas** para la programación de la **educación vial** en las distintas modalidades de la enseñanza.
- La determinación del cuadro de las **enfermedades y discapacidades que inhabilitan para conducir** y los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los **reconocimientos** para su detección, así como la inspección, control y, en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.
- La determinación de las drogas que puedan afectar a la conducción, así como de las pruebas para su detección y, en su caso, sus niveles máximos.
- La **coordinación** de la prestación de la asistencia **sanitaria en las vías públicas o de uso público**.
- La suscripción de **tratados y acuerdos internacionales** relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas, así como dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.
- La regulación de aquellas **actividades industriales** que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.
- La regulación del **transporte de personas** y, especialmente, el de menores y el transporte escolar, a los efectos relacionados con la seguridad vial.
- La regulación del **transporte de mercancías**, especialmente, el de **mercancías peligrosas**, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

3.2 COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DEL INTERIOR

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas y de las previstas en el punto 3.1, corresponde **al Ministerio del Interior:**

a) La **expedición y revisión** de los **permisos y licencias** para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas, y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la declaración de la nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquellos.

b) El **canje**, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los **permisos de conducción** y de la **autorización especial** para conducir vehículos que transporten **mercancías peligrosas** expedidos en el **ámbito militar y policial** por los correspondientes en







el ámbito civil, así como el **canje**, la **inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero** cuando así lo prevea la legislación vigente.

c) Las **autorizaciones de apertura de centros de formación de conductores** y la declaración de **nulidad, lesividad o pérdida de vigencia** de aquellas, así como los **certificados de aptitud** y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La **matriculación y expedición** de los **permisos de circulación** de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de dichos permisos, en los términos que reglamentariamente se determine.

e) Las **autorizaciones o permisos temporales y provisionales** para la circulación de vehículos.

f) Las **normas especiales** que posibiliten la circulación de vehículos **históricos** y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico.

g) La **retirada de los vehículos** de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.

h) Los **registros de vehículos**, de **conductores e infractores**, de **profesionales de la enseñanza** de la conducción, de **centros de formación** de conductores y de los centros de **reconocimiento** destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores y de manipulación de placas de matrícula, en los términos que reglamentariamente se determine.

i) **La vigilancia y disciplina** del tráfico en toda clase de **vías interurbanas y en travesías** cuando **no exista policía local**, así como la **denuncia y sanción** de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

j) La **denuncia y sanción** de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la **inspección técnica de vehículos**, así como a las prescripciones derivadas de aquella, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

k) La **regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías**, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

l) Las **directrices básicas** y esenciales para la **formación** y actuación de los **agentes de la autoridad** encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

m) La autorización **de pruebas deportivas** que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

n) El **cierre a la circulación** de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine.







o) La **coordinación de la estadística y la investigación de accidentes** de tráfico, así como las estadísticas de inspección técnica de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente se determine.

p) La realización de las **pruebas**, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de **intoxicación alcohólica**, o por **drogas**, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

q) La contratación de la gestión de **cursos de sensibilización y reeducación** vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial o total de los puntos que les hayan sido asignados, la elaboración del contenido de los cursos, así como su duración y requisitos. Dicha contratación se realizará de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratos del sector público.

r) La **garantía de igualdad** de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

3.3 COMPETENCIAS DEL ORGANISMO AUTÓNOMO JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

- El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el epígrafe anterior a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.
- Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuará, en los términos que reglamentariamente se determine, la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

3.4 COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS

Corresponde a los Municipios las siguientes **competencias**:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del **tráfico en las vías urbanas de su titularidad**, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los **usos de las vías urbanas**, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

En relación con el párrafo anterior, la Disposición adicional 4ª de la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, dispone:

"*Los Municipios en el ejercicio de sus competencias, deberán adoptar las medidas necesarias para la concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo*







en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre la creación de la tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad. Estas tarjetas tendrán validez en todo el territorio nacional."

c) La **inmovilización de los vehículos** en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

La **retirada** de los vehículos de las vías urbanas y su posterior **depósito** cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano. Igualmente, la **retirada de vehículos en las vías interurbanas** y el posterior depósito de estos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La **autorización de pruebas deportivas** cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las **pruebas**, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de **intoxicación, alcohólica** o por **drogas, en vías urbanas,** en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El **cierre de vías urbanas** cuando sea necesario.

g) La **restricción de la circulación** a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

4 CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONFERENCIA SECTORIAL

4.1 OBJETO, FUNCIONES Y COMPOSICIÓN

1. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el **órgano de consulta y participación** para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial y para promover la concertación de las distintas administraciones públicas y entidades que desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial, sin perjuicio de las competencias de los órganos de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de seguridad vial.

   La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior y en él están representados la Administración del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, el sector social de la discapacidad, las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

2. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible ejercerá las siguientes **funciones**:







- Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta en materia de seguridad vial o movilidad sostenible para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no serán vinculantes, deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.
- Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.
- Informar los convenios o tratados internacionales sobre seguridad vial o movilidad sostenible antes de la prestación del consentimiento del Estado en obligarse por ellos.
- Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial o movilidad sostenible.
- Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.
- Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
- Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las Comunidades Autónomas que no tengan asumidas las competencias de tráfico y seguridad vial, y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico y seguridad vial podrán establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico y Seguridad Vial.

La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, deberá haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

La Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible se crea como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las Comunidades Autónomas que hayan asumido, a través de sus Estatutos de Autonomía, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. La conferencia







sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

La conferencia sectorial aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

- Objeto de la Ley:

  Artículo 1 (L.S.V.)

- Ámbito de Aplicación:

  Artículo 2 (L.S.V.)

  Artículo 1 (R.G.C.)

COMPETENCIAS ADMINSTRATIVAS EN MATERIA DE TRÁFICO

- Competencias de la Administración del Estado:

  Artículo 4 (L.S.V.)

- Competencias del Ministerio del Interior:

  o 5 (L.S.V.)

- Competencias del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico:

  Artículo 6 (L.S.V.)

- Competencias de los Municipios:

  Artículo 7 (L.S.V.)

CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONFERENCIA SECTORIAL

Artículo 8 y 9 (L.S.V.)







TEMA 2 FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA CIRCULACIÓN



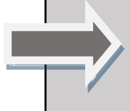




1 FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA CIRCULACIÓN

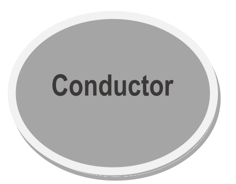
Los factores que intervienen en el tráfico o circulación, que a continuación se estudiarán separadamente, son la **persona**, el **vehículo** y la **vía**. El examen de estos factores es indispensable para comprender los problemas del tráfico, pero su importancia es sustancialmente distinta. En efecto, tanto la vía como el vehículo son meros medios o instrumentos materiales puestos al servicio de la persona de quien fundamentalmente depende que, al hacer uso de ellos, la circulación sea o no lo más segura y ordenada posible.

1.1 LA PERSONA



La **persona** es la verdadera protagonista de la circulación. De su comportamiento depende, en definitiva, la seguridad de ella.

Puede ser considerada desde distintos puntos de vista: como conductor, como peatón, como titular del vehículo.



Conductor es la persona que, con determinadas excepciones, maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

Conductor habitual. Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.

Conductor profesional. Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.







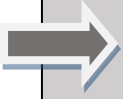


Peatón es la persona que, sin ser conductor, **transita a pie** por las vías o terrenos a los que son aplicables los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Titular del vehículo

El titular del vehículo es la persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el Registro oficial correspondiente.

1.2 El Vehículo



Vehículo es todo aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se hace referencia en el número 2.3 del Tema 1.

El vehículo, dentro de los factores esenciales del tráfico, no es sino la conexión armónica con los otros dos factores: la persona y la vía. Es el medio de que se vale el conductor para utilizar la vía.

1.2.1 Clasificación

Los vehículos pueden clasificarse en atención a distintos criterios. Así, pueden clasificarse atendiendo a que estén o no dotados de motor, a criterios de construcción y a criterios de utilización. Aquí se va a hacer referencia únicamente a la **clasificación según que tengan o no motor**, pudiendo distinguir entre vehículo sin motor, vehículos con motor y vehículo de motor.

A continuación se inserta un cuadro resumen en el que figura la clasificación de los vehículos en razón a lo expuesto en el párrafo anterior.







CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS		
VEHÍCULOS SIN MOTOR		• Ciclos: ○ Ciclo ○ Bicicleta • Vehículo de tracción animal • Remolques: ○ Remolque de enganche o ○ remolque completo ○ Remolque con eje central ○ Semirremolque ○ Caravana • Vehículos especiales no propulsados: ○ Máquina agrícola remolcada ○ Remolque agrícola ○ Máquina de obras remolcada. ○ Máquina de servicios remolcada
VEHÍCULOS CON MOTOR (*)		• Bicicleta con pedaleo asistido • Vehículo para personas de movilidad reducida. • Ciclomotores. ○ Ciclomotor de dos ruedas ○ Ciclomotor de tres ruedas ○ Cuadriciclo ligero • Tranvías • Pick up (*) Aunque estén provistos de motor están excluidos, por definición, del concepto de “vehículo de motor”
VEHÍCULOS DE MOTOR	Automóviles	• Motocicletas: ○ Motocicletas de dos ruedas ○ Motocicletas con sidecar • Vehículos de tres ruedas: ○ Vehículo de 3 ruedas ○ Motocarro ○ Cuatriciclo • Turismo • Derivado de turismo • Vehículo mixto adaptable • Vehículo acondicionado • Furgón/furgoneta







		• Autocaravana • Vehículo todo terreno • Autobús o autocar: ○ Trolebús ○ Autobús o autocar de dos pisos ○ Autobús o autocar ○ articulado ○ Autobús o autocar mixto • Camión • Tractocamión • Conjuntos de vehículos: ○ Tren de carretera ○ Vehículo articulado
	Vehículos especiales	• Agrícolas: ○ Tractor agrícola ○ Motocultor ○ Portador ○ Tractocarro ○ Máquina agrícola automotriz • De obras y servicios: ○ Tractor de obras ○ Máquina de obras ○ automotriz ○ Tractor deservicios. ○ Máquina deservicios automotriz ○ Tren turístico ○ Quad-Atv







1.2.2 Definiciones de los vehículos sin motor

Ciclo	Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
Bicicleta	Ciclo de dos ruedas.
Vehículo de tracción animal	Es el arrastrado por animales.
Remolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.
Remolque de enganche o remolque completo	Remolque de al menos dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de remolque que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kilogramos).
Remolque con eje central	Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo(s) eje(s) esté(n) situado(s) próximo(s) al centro de gravedad del vehículo (cuando la carga esté repartida uniformemente) de forma que sólo se transmita al vehículo de tracción una pequeña carga estática vertical.
Semirremolque	Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.
Caravana	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentre estacionado.



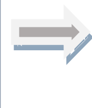




1.2.3 Definiciones de los vehículos con motor

Los vehículos que a continuación se citan, aunque tienen motor, quedan excluidos, por definición, como vehículos de motor.

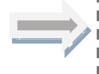
Bicicleta con pedaleo asistido



Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kilovatios (kW), como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- El conductor deja de pedalear.
- La velocidad supera los 25 kilómetros por hora.

Vehículo de tres ruedas



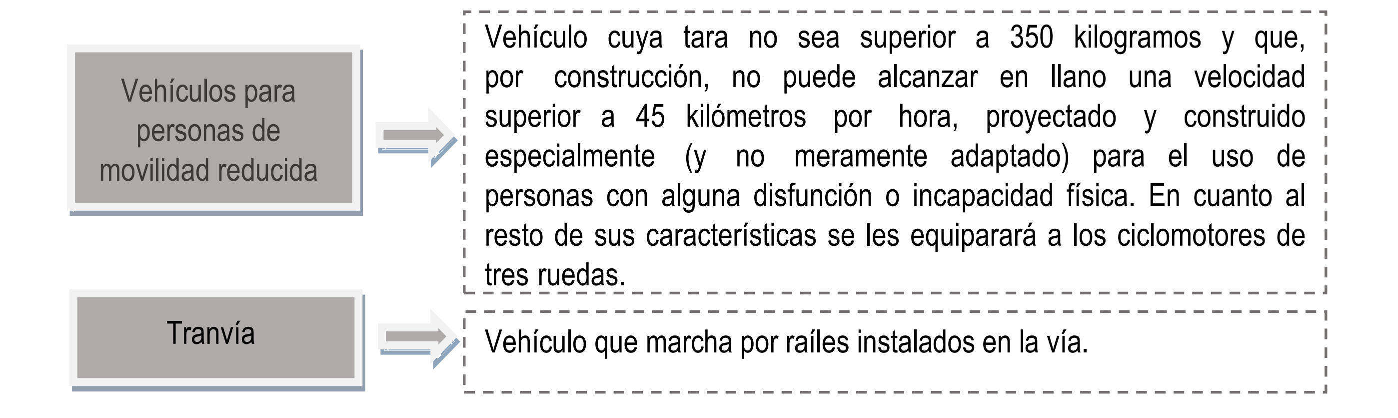
Tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

- **Ciclomotor de dos ruedas**: Vehículo de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3 (centímetros cúbicos) si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kw si es de motor eléctrico y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 kilómetros por hora.
- **Ciclomotor de tres ruedas**: Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm3 (centímetros cúbicos) para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kw para los motores eléctricos y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 kilómetros por hora.
- **Cuadriciclo ligero**: Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kilogramos no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 kilómetros por hora y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm3 (centímetros cúbicos) para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal sea inferior o igual a 4 kilovatios (kW) para los motores eléctricos.









1.2.4 Definiciones de los vehículos de motor

Como su propio nombre indica son los vehículos provistos de motor para su propulsión.

Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Entre los vehículos de motor se pueden distinguir:

I.- Los vehículos automóviles, que sirven normalmente para el transporte de personas o cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

II.- Los vehículos especiales (VE), que pueden ser autopropulsados o remolcados, y están concebidos y construidos para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, están exceptuados de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas reglamentariamente o sobrepasan permanentemente los límites establecidos para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

Los vehículos especiales pueden ser agrícolas, de obras o servicios.

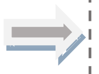






I.- DEFINICIONES DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

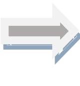
Motocicleta



Tienen la consideración de motocicletas los automóviles que se definen en los dos epígrafes siguientes:

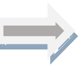
- **Motocicleta de dos ruedas**: Vehículo de dos ruedas sin sidecar, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm3 (centímetros cúbicos), si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 kilómetros por hora.
- **Motocicleta con sidecar**: Vehículo de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm3 (centímetros cúbicos), si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 kilómetros por hora.

Vehículo de tres ruedas



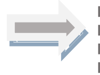
Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm3 (centímetros cúbicos), si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 kilómetros por hora.

Motocarro



Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.

Cuadriciclo



Automóvil de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kilogramos o 550 kilogramos si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y cuya potencia máxima neta del motor sea inferior o igual a 15 kilovatios (kW).

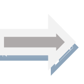
Los cuadriciclos tienen la consideración de vehículos de tres ruedas.

Turismo



Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

Derivado de turismo



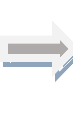
Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.





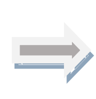


Vehículo mixto adaptable



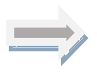
Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

Vehículo acondicionado



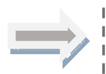
Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 milímetros, como mínimo.

Furgón/Furgoneta



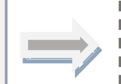
Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.

Autocaravana



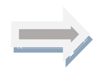
Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimiento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.

Vehículo todoterreno



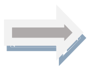
Cualquier vehículo automóvil se considerará todo terreno si cumple las definiciones que indica la reglamentación correspondiente (Directiva 92/53, Anexo II, pto. 4), que presenta como características principales de los Todo-Terreno las siguientes: vehículo con una masa máxima no superior a 2 ton, si va provisto de al menos un eje delantero y uno trasero, concebidos para poder ser simultáneamente propulsores, incluidos los vehículos en los que pueda desembragarse la motricidad de un eje o al menos un dispositivo de bloqueo del diferencial o un mecanismo de efecto similar, y si pueden subir una pendiente del 30%, calculada para un vehículo unitario.

Camión



Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.

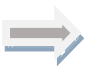
Autobús o autocar



Automóvil que tenga más de 9 plazas incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes.

Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

Autobús o autocar de dos pisos

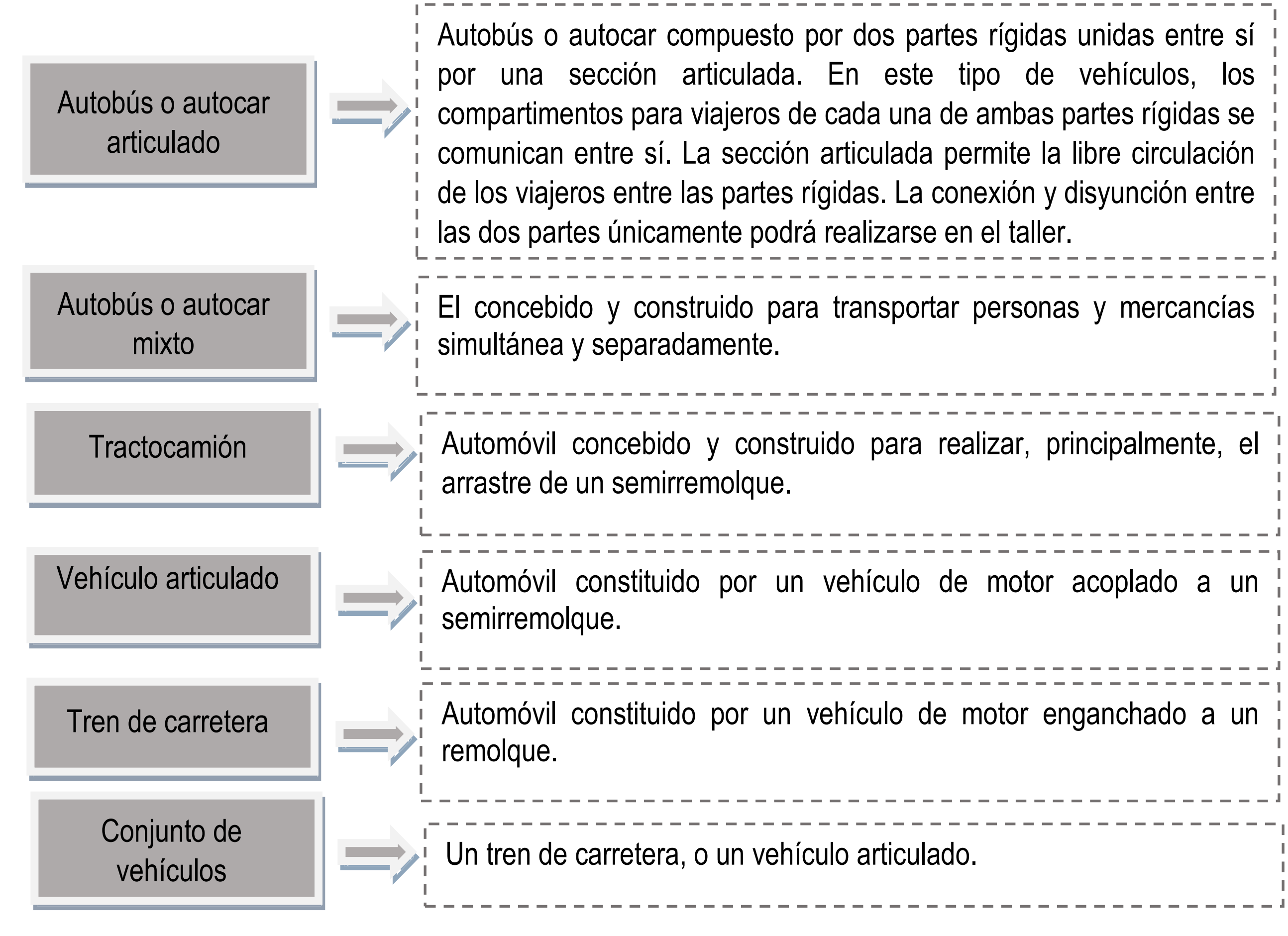


Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.







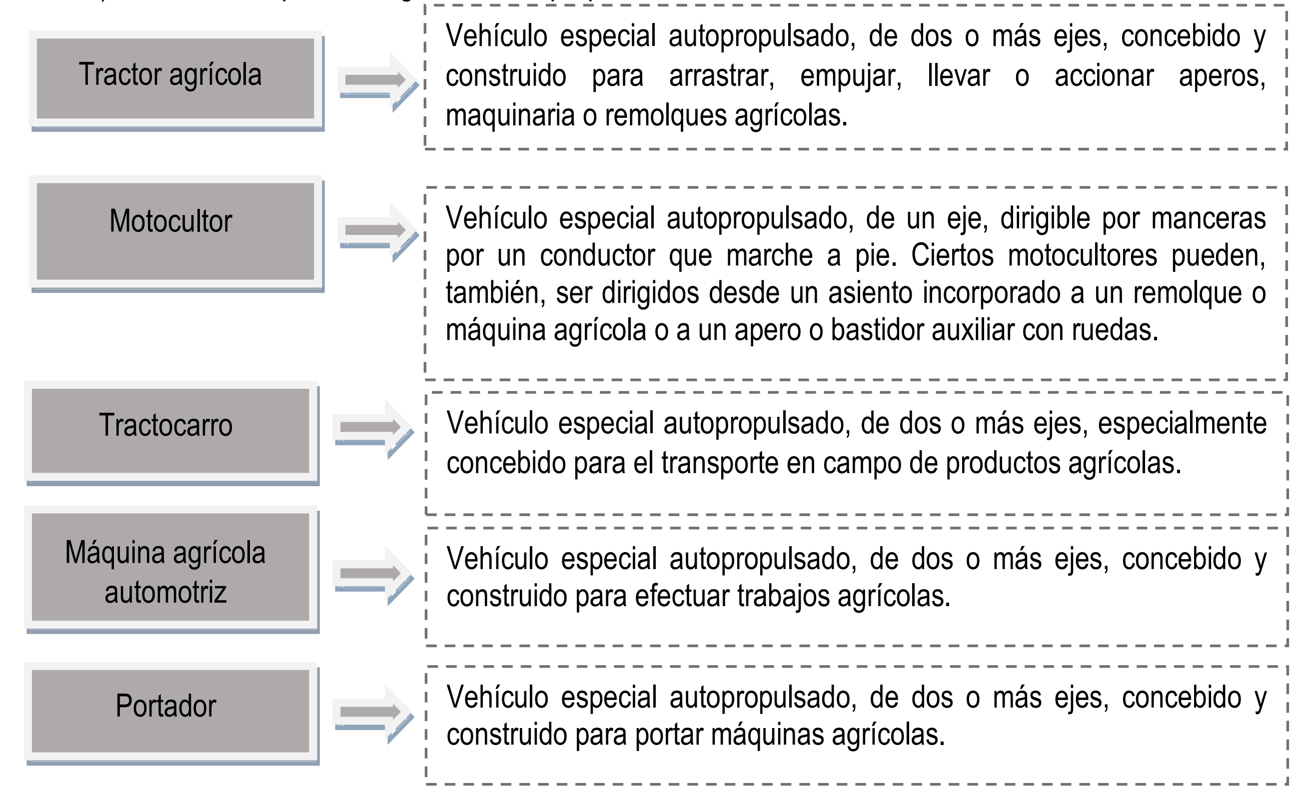


Autobús o autocar articulado	Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.
Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
Tractocamión	Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.
Vehículo articulado	Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.
Tren de carretera	Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.
Conjunto de vehículos	Un tren de carretera, o un vehículo articulado.

“**Pick up**”:Vehículo con masa máxima no superior a 3.500 kg en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.

II. DEFINICIONES DE VEHÍCULOS ESPECIALES

A) Vehículos especiales agrícolas autopropulsados



Tractor agrícola	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.
Motocultor	Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.
Tractocarro	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.
Máquina agrícola automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
Portador	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.





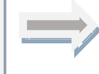


B) Vehículos especiales agrícolas remolcados

Máquina agrícola remolcada

Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación de terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos a efectos reglamentarios, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa.

Remolque agrícola



Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz.

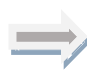
Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.

C) Vehículos especiales de obras y servicios autopropulsados.

Tractor de obras

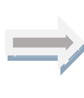
Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

Máquina de obras automotriz



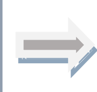
Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.

Tractor de servicios



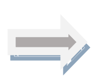
Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

Máquina de servicios automotriz



Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.

Tren turístico



Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.







Quad-Atv

Vehículo de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso.

Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.

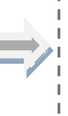
D) Vehículos especiales de obras y servicios remolcados

Máquina de obras remolcada



Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.

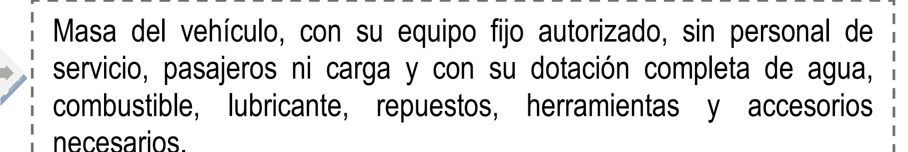
Máquina de servicios remolcada



Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.

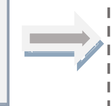
1.2.5 Conceptos de masa en los vehículos

Tara



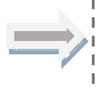
Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

Masa en orden de marcha



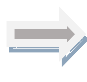
Resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kilogramos y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kilogramos si lo lleva.

Masa en carga



La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Masa por eje



La que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.







Masa máxima autorizada (M.M.A.)	La masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.
Masa máxima técnicamente admisible	La masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa máxima autorizada por eje	La masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.
Masa máxima por eje técnicamente admisible	La masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa remolcable máxima autorizada	La masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.
Masa remolcable máxima técnicamente admisible	La masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa máxima técnicamente admisible del conjunto	La suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo de motor y especificadas por el fabricante.
Masa máxima autorizada del conjunto	La suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.

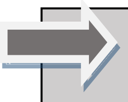






1.3 La Vía

Constituye el elemento natural, fijo y permanente de la circulación, siendo el escenario donde se desarrolla el tráfico.

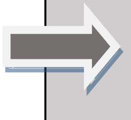


La **vía** se puede definir como el camino terrestre por donde se circula y transita.

Se distinguen dos tipos:

- **Vía interurbana**, es toda vía pública situada fuera de poblado.
- **Vía urbana**, es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

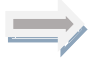
1.3.1 Carreteras



A los efectos del Reglamento General de Circulación, **carretera** es toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

Por sus características, se clasifican en:

Autopistas



Carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzadas a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

Autovías



Carreteras especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales que tienen las características siguientes:

a) Tener acceso limitado a la misma las propiedades colindantes.
b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, por otros medios.







Vía para automóviles ⇒ La reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes y señalizada con las señales S-3 y S-4 respectivamente.

Carreteras convencionales ⇒ Son las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.

Vía o calzada de servicio ⇒ Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos.

Carretera de circunvalación ⇒ La que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella.

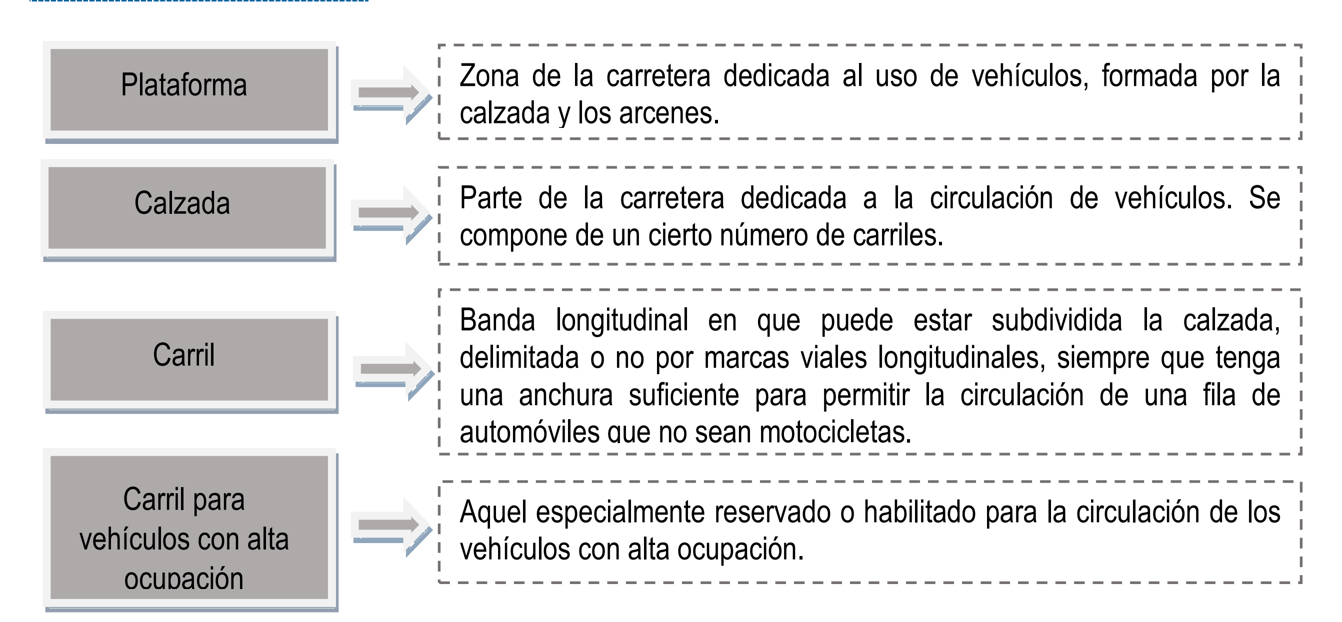
Variante de población ⇒ Obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano.

Travesía ⇒ A los efectos del Reglamento General de Circulación es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.

1.3.2 Partes de que Consta la Vía Pública

Las vías están formadas por una amplia franja de terreno, que se estructura de distinta forma de acuerdo con su destino. De ahí que se puedan determinar una serie de elementos o zonas de la vía que se pueden clasificar según su destino y según su trazado.

1.3.2.1 Por su destino



Plataforma ⇒ Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcenes.

Calzada ⇒ Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Carril ⇒ Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril para vehículos con alta ocupación ⇒ Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.







Carril-bici	Es la vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
Carril-protegido	Es el carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
Mediana	Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinada a la circulación.
Acera	Zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
Acera-bici	Es la vía ciclista señalizada sobre la acera.
Zona peatonal	Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluyen en esta definición la acera, el andén y el paseo.
Refugio	Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.
Arcén	Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.
Berma	Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o talud.

1.3.2.1 Por su trazado

Intersección	Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.
Glorieta	Se entiende por glorieta un tipo especial de intersección caracterizado porque los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en la que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.
Paso a nivel	Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

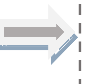






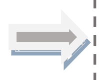
1.3.3 Otras Definiciones

Vía ciclista



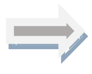
Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

Pista-bici



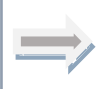
Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

Senda ciclable



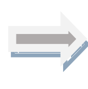
Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Área de servicio



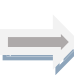
Son las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Camino agrícola



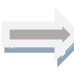
Vía de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola.

Poblado



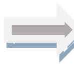
Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.

Tramo urbano



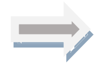
Son los tramos de las carreteras estatales que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

Carreteras estatales



Son las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad

Itinerarios de interés general



Son aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

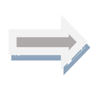
- Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.
- Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.
- Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.







Red arterial de una población grupo de poblaciones	Es el conjunto de tramos de carreteras actuales o futuras, que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.



R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA CIRCULACIÓN

- La persona:

  Epígrafes 1, 2, 3 ,4 Y 5. (Anexo I L.S.V.)

- Vehículos:

  Anexo II Reglamento General de Vehículos

  Orden PCI/810/2018(modifica Anexo II RGV)

- Conceptos de masa:

  Anexo IX del Reglamento General de Vehículos

- Vías:

  Epígrafes 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72 y 73. (Anexo I L.S.V.)

  Anexo Reglamento General de Carreteras

- Partes de la vía:

  Epígrafes 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 75, 76 y 77. (Anexo I L.S.V.)

  Anexo R.G. de Carreteras

- Otras definiciones:

  Epígrafes 63, 64, 70, 74, 75, 78, y 79. (Anexo I L.S.V.)

  Artículos 2.8; 4.1, 4.2, 4.3, 37.1, 37.2 (Ley de Carreteras)

  Anexo R.G. de Carreteras







TEMA 3 SEÑALES DE CIRCULACIÓN







1 SEÑALES DE CIRCULACIÓN

1.1 CONCEPTO



La señalización es el conjunto de:



- señales y órdenes de agentes de la circulación,
- señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y
- señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales,

destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas

1.2 FUNDAMENTO

Las vías públicas ofrecen puntos peligrosos de distinto origen como por ejemplo: curvas, intersecciones, estrechamientos, etc. Podría pretenderse que el usuario ha de prevenir cualquiera de estas contingencias, pero ello **atenta a la libertad del uso de la carretera desde el momento que sería condicionada su libertad de movimientos al tener que utilizar solamente carreteras que conociera previamente para así poder prevenir esos puntos** peligrosos citados anteriormente, teniendo que prescindir de las demás por ser desconocidas para él, y por tanto, no poder anticiparse a las posibles incidencias.

Los peligros o defectos de la carretera, no cabe duda, que pueden conocerse por el transcurso constante sobre ella, pero, como muy bien dice Anaya, *"la seguridad de las carreteras ha de partir de la consideración de que las mismas han de servir por igual al vecino de una población próxima y al que por transitar regularmente por ellas las conoce a la perfección y sabe la situación de los baches, la importancia de las pendientes, el radio de las curvas, el emplazamiento de los cruces, etc., así como también al conductor que procede de una región apartada, y cuya ignorancia respecto a dichos extremos es total".*

Por otra parte, es necesario obtener el máximo aprovechamiento de la vía pública, canalizar y ordenar el tráfico, así como proporcionar al usuario las informaciones que le puedan ser de interés, todo ello con tiempo necesario relacionado con la velocidad a desarrollar por los vehículos para que pueda actuar en el tiempo previsto.

En estos razonamientos se fundamenta la existencia de la señalización y de su adecuada instalación.

Por tanto, la señalización **constituye** una parte esencial de todo sistema de circulación. Mediante las señales **se transmiten** al conductor mandatos acerca de normas de comportamiento, advertencias sobre peligros que pueden sobrevenir en la vía a seguir, e informaciones de todo tipo de interés para el conductor, con vistas a facilitar su conducción.

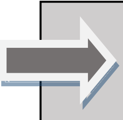






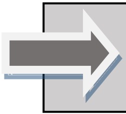
Gracias a las mismas el usuario de las vías públicas conoce, en un momento determinado, las condiciones de uso de la vía por donde circula y, en consecuencia, puede efectuar el recorrido o la maniobra adecuada para evitar retrasos o accidentes.

Así pues, la existencia de la señalización, se fundamenta en obtener la máxima seguridad y eficacia en el uso de las vías públicas.



Las **señales** son un sistema de comunicación en el que el lenguaje hablado es sustituido por el lenguaje de las formas, los colores, las siluetas, los símbolos o signos diversos. Mediante ellas se emiten mensajes a unos receptores que son los conductores y usuarios de las vías, los cuales deben responder con un comportamiento adecuado.

1.3 FINALIDAD



La **misión** de las señales es advertir, reglamentar o informar a los usuarios de la vía, con la necesaria antelación, de determinadas circunstancias de la misma o de la circulación.

OBJETIVOS de la señalización

- Aumentar la **seguridad** de la circulación
- Aumentar la **eficacia** de la circulación
- Aumentar la **comodidad** de la circulación



FUNCIONES de las señales

- **Advierten** los posibles peligros
- **Ordenan** la circulación, de acuerdo con las circunstancias de cada lugar
- **Recuerdan** algunas prescripciones del Reglamento General de la Circulación
- **Proporcionan** al usuario de la vía una información conveniente







2 FORMATO DE LAS SEÑALES

Las señales y marcas viales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en el Reglamento General de Circulación y en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación.

Este Catálogo debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia así como a la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento.

En dicho catálogo se especifica, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.

3 COLOCACIÓN Y DIMENSIONES

COLOCACIÓN

Las señales se colocarán de manera que los conductores y usuarios a quienes se dirijan puedan reconocerlas **fácilmente y a tiempo**. Por **regla general**, se colocarán en el lado de la vía correspondiente al de la circulación. Sin embargo, podrán ser **colocadas o repetidas encima de la calzada**. Toda señal colocada en el lado de la vía correspondiente al de la circulación deberá ser repetida encima o en el otro lado de la calzada cuando las condiciones del lugar sean tales que se corra el riesgo de que no sea distinguida a tiempo por los conductores a quienes se dirija.

Cuando, a juicio de las autoridades competentes, una señal colocada en el arcén de una vía con calzadas separadas pudiera resultar ineficaz, se podrá colocar en la franja divisoria sin tener que ser repetida en el arcén.

Las señales serán colocadas de manera que no estorben la circulación de los vehículos por la calzada y, por lo que se refiere a las que se instalen en los arcenes, de manera que molesten lo menos posible a los peatones. La distancia entre la calzada, el lado de la señal y el borde inferior de ésta será en lo posible uniforme en un mismo itinerario, para las señales de igual categoría.





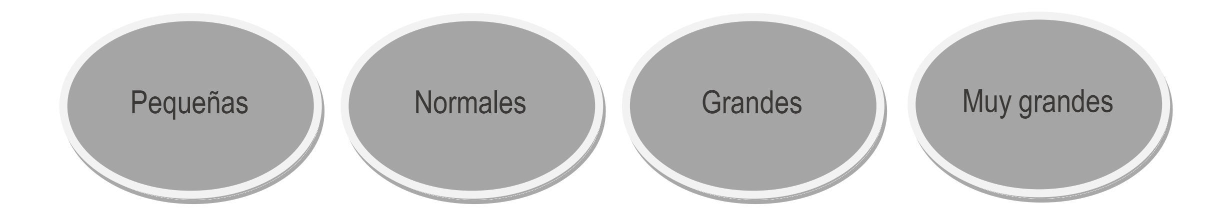




Las dimensiones de las placas de señalización serán tales que la señal sea fácilmente visible desde lejos y fácilmente comprensible al aproximarse a ella. Estas dimensiones se elegirán en función de la velocidad habitual de los vehículos.

Las dimensiones de las señales de advertencia de peligro y las de las señales de reglamentación serán normalizadas.

Por lo general, habrá cuatro categorías de dimensiones para cada tipo de señal:



Las señales de dimensiones **pequeñas** se emplearán cuando las condiciones no permitan el empleo de señales de dimensiones normales o cuando sólo se pueda circular lentamente; también se podrán emplear para repetir una señal anterior. Las señales de dimensiones **grandes** se emplearán en las vías de gran anchura y de circulación rápida. Las señales de dimensiones **muy grandes** se emplearán en las vías de circulación muy rápida, especialmente en las autopistas.

4 VISIBILIDAD

Con el fin de que sean más **visibles y legibles** por la noche, las señales viales, especialmente las de advertencia de peligro y las de reglamentación, deben estar iluminadas o provistas de materiales o dispositivos reflectantes, según lo dispuesto en la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.







5 INSCRIPCIONES

Para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de las mismas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal.

Excepcionalmente, cuando las Autoridades competentes estimen conveniente concretar el significado de una señal o de un símbolo o, respecto de las señales de reglamentación, limitar su alcance a ciertas categorías de usuarios de la vía o a determinados períodos, y no se pudieran dar las indicaciones necesarias por medio de un símbolo adicional o de cifras en las condiciones definidas en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación, se colocará una inscripción debajo de la señal, en un panel complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o completar esas inscripciones mediante uno o varios símbolos expresivos colocados en la misma placa.

En el caso de que la señal esté colocada en un cartel fijo o de mensaje variable, la inscripción a la que se hace referencia podrá ir situada junto a ella.

6 IDIOMA DE LAS SEÑALES

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en **idioma castellano** y, además, en la lengua oficial de la Comunidad Autónoma reconocida en el respectivo Estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha Comunidad.

Los núcleos de población y demás topónimos serán designados en su denominación oficial y, cuando fuese necesario a efectos de identificación, en castellano.

7 RESPONSABILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS

Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. **También corresponde al titular de la vía** la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. **En caso de emergencia, los Agentes de la Autoridad,** podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

La Autoridad encargada de la regulación, del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras.

En tal sentido corresponde al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de:







- la regulación del tráfico, la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico,
- la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico,
- la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como
- la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial corresponderá a los Organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en dichas obras.

Cuando las obras sean realizadas por empresas adjudicatarias o por entidades distintas del titular, las mismas, con anterioridad a su inicio, lo comunicarán al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable del tráfico que dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, gestión y control de tráfico.

La realización de las obras sin autorización previa del titular de la vía se regirá por lo dispuesto en la legislación de carreteras o, en su caso, en las normas municipales.

8 SEÑALIZACIÓN DE OBRAS

Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas (tanto de día como de noche) y balizadas luminosamente durante las horas nocturnas, o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, a cargo del realizador de la obra según la regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Salvo justificación en contrario, en cualquier tipo de obras y actividades en las vías deberán utilizarse exclusivamente los elementos y dispositivos de señalización, balizamiento y defensa incluidos en la regulación básica establecida a estos fines por los Ministerios de Fomento e Interior.

Cuando se señalicen tramos de obras, las **marcas viales serán de color amarillo**. Asimismo tendrán el **fondo amarillo las señales verticales** siguientes:

a) Las señales de advertencia de peligro P-1, P-2, P-3, P-4, P-13, P-14, P-15, P-17, P-18, P-19, P-25, P-26, P-28, P-30 y P-50.
b) Las señales de reglamentación R-5, R-102, R-103, R-104, R-105, R-106, R-107, R-200, R-201, R-202, R-203, R-204, R-205, R-300, R-301, R-302, R-303, R-304, R-305, R-306, R-500, R-501, R-502 y R-503.
c) Las señales de indicación: Todas las señales de carriles y de orientación.







Su significado será el mismo que el de las equivalentes que se utilizan cuando no hay obras.

La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de obras son las que figuran en el Catálogo Oficial de Señales de la Circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran en el Anexo I del Reglamento de Circulación.

9 RETIRADA, SUSTITUCIÓN Y ALTERACIÓN DE LAS SEÑALES

El titular de la vía o, en su caso, la Autoridad encargada de la regulación del tráfico, ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro.

Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la Autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones.

Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones, placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, o en su caso la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, podrá alterar en todo momento, el contenido de las señales de mensaje variable contempladas en el Reglamento General de Circulación para adaptarlas a las circunstancias cambiantes del tráfico, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.





10 OBEDIENCIA

- Todos los usuarios de las vías objeto de la Ley de Seguridad Vial están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.
- A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.
- En los peajes dinámicos o telepeajes, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas.
- Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.
- Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de circulación situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril y, si no existen en los citados emplazamientos y pretenden girar a la izquierda o seguir de frente, las de los situados inmediatamente a su izquierda.
- Si existen semáforos o señales verticales de circulación con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente, sólo deben obedecer las de los situados inmediatamente a su izquierda.



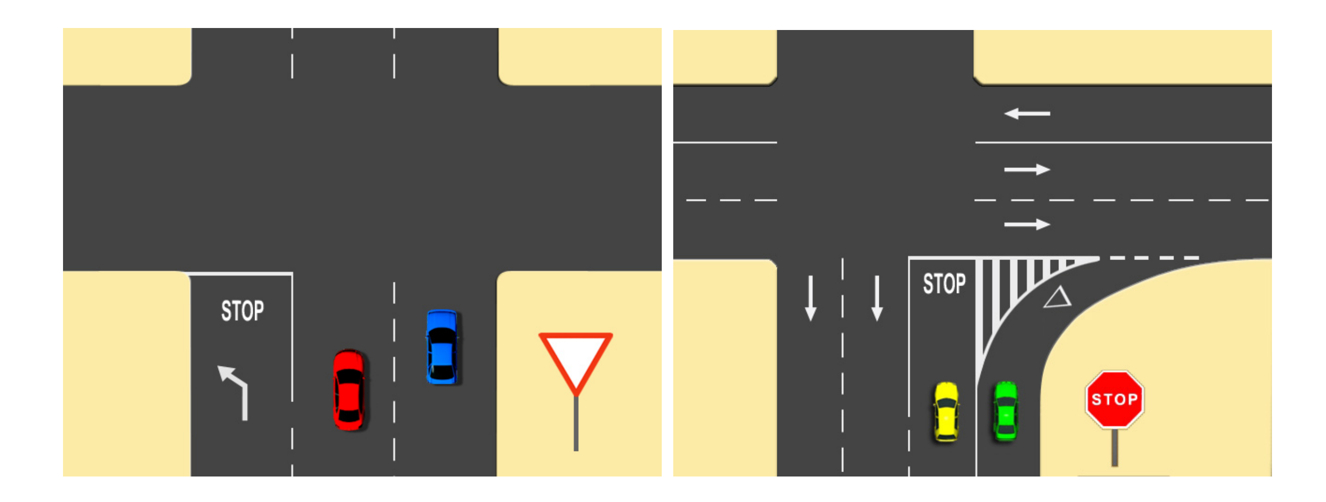




11 APLICACIÓN DE LAS SEÑALES

Toda señal se aplicará **a toda la anchura de la calzada** que esté autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal. No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calzada.

Cuando exista aparente contradicción, entre una señal aplicable a toda la anchura de la calzada que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal y una señal horizontal cuya aplicación se reserve a un carril delimitado, la preeminencia entre ambas se resolverá a favor de la señal horizontal siempre que dicho carril sea exclusivo. Es decir, señalizado con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitado de forma que desde él solo pueda seguirse, de forma inequívoca, una sola dirección y sentido.



12 CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES

La señalización propiamente dicha está formada por:

- Las **señales verticales** de circulación
- Las **marcas viales**
- Los **semáforos**
- Las **señales y órdenes** de los Agentes de circulación
- La **señalización circunstancial** que modifica el régimen normal de utilización de la vía y las señales de balizamiento (fijas o variables)

Estas señales, en unión de las señales hechas por los conductores con las luces del vehículo o, en su defecto con el brazo, y los distintivos o señales en los vehículos componen lo que se podría denominar el lenguaje de la carretera.

A continuación se inserta un cuadro en el que figura la clasificación de las señales.









<table>
<tr><th colspan="3">CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES</th></tr>
<tr><th>SEÑALES VERTICALES DE CIRCULACIÓN</th><th>MARCAS VIALES</th><th>OTRAS SEÑALES</th></tr>
<tr>
<td>Advertencia de peligro (P-1/P-50)

Reglamentación
• Prioridad (R1/R-6)
• Prohibición de entrada (R-100/R-117)
• Restricción de paso (R-200/R-205)
• Otras de prohibición o restricción (R-300/R-310
• Obligación (R-400/R-418)
• Fin de prohibición o restricción (R-500/R-506)

Indicación
• Indicaciones generales (S-1/S-34)
• Carriles (S-50/S-64)
• Servicio (S-100/S-127)
• Orientación:
○ Preseñalización (S-200/S-271)
○ Dirección (S-300/S-375)
○ Identificación de carreteras (S-400/S-450)
○ Localización (S-500/S-575)
○ Confirmación (S-600/S-602)
○ Uso específico en poblado (S-700/S-770)
• Paneles complementarios (S-800/S-890)
• Otras señales (S-900/S-990)</td>
<td>Blancas
• Longitudinales
• Transversales
• Señales horizontales
• Otras marcas e inscripciones

Amarillas
• Zigzag
• Longitudinal continua
• Longitudinal discontinua
• Cuadrícula

Azules
• Estacionamiento

Blanco y rojo
• Damero</td>
<td>Semáforos
• Para peatones
• Circulares para vehículos
• Cuadrados para vehículos o de carril
• Para determinados vehículos

Agentes
• Con el brazo
• Con el silbato
• Desde un vehículo

Circunstanciales y de balizamiento
• Paneles de mensaje variable
• Dispositivos de barrera
• Dispositivos de guía</td>
</tr>
</table>







13 PRIORIDAD ENTRE SEÑALES

El **orden de prioridad** entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

1. Señales y órdenes de los Agentes de circulación.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.
3. Semáforos.
4. Señales verticales de circulación.
5. Marcas viales.

En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la **prioritaria según el orden** citado anteriormente, **o la más restrictiva**, si se trata de señales del mismo tipo.

Cabe mencionar que la nueva redacción dada al artículo 54 de la LSV mantiene este mismo orden jerárquico pero sustituye el término **prioridad por el de preferencia.**







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SEÑALES DE CIRCULACIÓN

- Concepto:

  Artículo 131 (R.G.C.)

FORMATO DE LAS SEÑALES:

Artículo 134 (R.G.C.)

COLOCACIÓN Y DIMENSIONES:

Art. 6 Convenio de Viena, en relación con la base 5ª de la Ley de Bases

VISIBILIDAD:

Artículo 136 (R.G.C.)

INSCRIPCIONES:

Artículo 137 (R.G.C.)

IDIOMA DE LAS SEÑALES:

Artículo 138 (R.G.C.)

RESPONSABILIDAD DE LA SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS:

Artículo 57 y 58 (L.S.V.)

Artículo 139 (R.G.C.)

SEÑALIZACIÓN DE OBRAS:

Artículos 140 y 141 (R.G.C.)

RETIRADA, SUSTITUCIÓN Y ALTERACIÓN DE LAS SEÑALES:

Artículo 58.1, 58.2, y 58.3 (L.S.V.)

Artículo 142 (R.G.C.)







OBEDIENCIA DE LAS SEÑALES:

Artículo 53 (L.S.V.)

Artículo 132 (R.G.C.)

APLICACIÓN DE LAS SEÑALES:

Artículo 135 (R.G.C.)

CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES:

Artículos 143 a 171 (R.G.C.)

PRIORIDAD ENTRE SEÑALES:

Artículo 133 (R.G.C.)

Artículo 54 (L.S.V.)







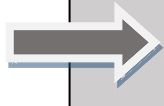
TEMA 4 SEÑALIZACIÓN VERTICAL







1 SEÑALIZACIÓN VERTICAL



En sentido amplio, la señalización vertical comprende un conjunto de elementos destinados **a informar, ordenar o regular** la circulación por una vía.

Por señal se designa a cada uno de estos elementos, compuestos por:

a) Unos símbolos o leyendas.

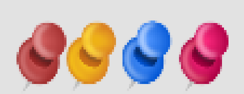
b) La superficie en la que está inscritos, generalmente una placa.

c) En su caso, unos dispositivos específicos de sustentación: postes, pórticos, banderolas.

También se pueden emplear otros elementos cuya función específica es otra: obras de paso, muros, etc.

Si la placa en que están escritos los símbolos o leyendas no es unitaria, sino que está formada por un conjunto de lamas, debido generalmente a sus mayores dimensiones, el elemento se designa como cartel.





Para alcanzar su finalidad, las señales verticales deben cumplir unos **principios básicos**:

- Deberá emplearse el número mínimo de señales, para permitir al conductor tomar las medidas necesarias o efectuar las maniobras requeridas.
- No debe recargarse la atención del conductor con señales cuyo mensaje sea evidente.
- Deberán utilizarse las señales que impongan menos restricción en el caso de que pueda señalizarse con varias.

En cada poste deberá colocarse, en general, una sola placa y en ningún caso más de dos.

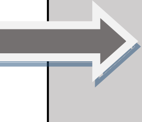






2 SEÑALES DE ADVERTENCIA DE PELIGRO

2.1 OBJETO



Las señales de advertencia de peligro tienen por **objeto** indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes.

La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá indicarse en un panel complementario del modelo recogido en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación.

Si una señal de advertencia de peligro llevara un **panel complementario** indicando una longitud, se entenderá que ésta se refiere a la del tramo de vía afectado por el peligro, como una sucesión de curvas peligrosas o un tramo de calzada en mal estado.

Cuando se trate de señales luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

2.2 TIPOS

Los tipos de señales de advertencia de peligro, con su nomenclatura y significado respectivos, son:



P-1
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD
Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.



P-1 a
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD SOBRE VÍA A LA DERECHA
Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.



P-1 b
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD SOBRE VÍA A LA IZQUIERDA
Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.









P-1 c
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD SOBRE INCORPORACIÓN POR LA DERECHA
Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.



P-1 d
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD SOBRE INCORPORACIÓN POR LA IZQUIERDA
Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.



P-2
INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD DE LA DERECHA
Peligro por la proximidad de una intersección en la que rige la regla general de prioridad de paso.



P-3
SEMÁFOROS
Peligro por la proximidad de una intersección aislada o tramo con la circulación regulada por semáforos.



P-4
INTERSECCIÓN CON CIRCULACIÓN GIRATORIA
Peligro por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.



P-5
PUENTE MÓVIL
Peligro ante la proximidad de un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.



P-6
CRUCE DE TRANVÍA
Peligro por la proximidad de cruce con una línea de tranvía, que tiene prioridad de paso.



P-7
PASO A NIVEL CON BARRERAS
Peligro por la proximidad de un paso a nivel provisto de barreras o semibarreras.

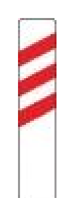




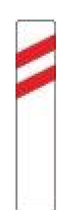




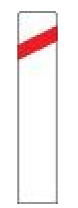
P-8
PASO A NIVEL SIN BARRERAS
Peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras



P-9 a
PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO DERECHO)
Indica, en el lado derecho, la proximidad de peligro señalizado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal puente móvil, paso a nivel con barreras, paso a nivel sin barreras o muelle.



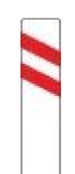
P-9 b
APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO DERECHO)
Indica, en el lado derecho, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista del mismo al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.



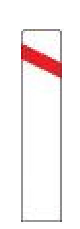
P-9 c
CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO DERECHO)
Indica, en el lado derecho, la cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista del mismo al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.



P-10 a
PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO IZQUIERDO)
Indica, en el lado izquierdo, la proximidad de peligro señalizado de un paso a nivel, de un puente móvil o de un muelle. Esta baliza va siempre acompañada de la señal puente móvil, paso a nivel con barreras, paso a nivel sin barreras o muelle.



P-10 b
APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO IZQUIERDO)
Indica, en el lado izquierdo, la aproximación a un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista el mismo al menos dos tercios de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

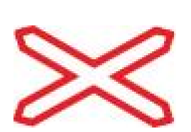


P-10 c
CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL, PUENTE MÓVIL O MUELLE (LADO IZQUIERDO)
Indica, en el lado izquierdo, la cercanía de un paso a nivel, puente móvil o muelle, que dista del mismo al menos un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia del peligro.

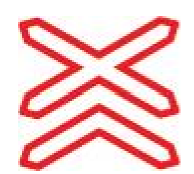








P-11
SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS
Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras.



P-11 a
SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS DE MÁS DE UNA VÍA FÉRREA
Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.



P-12
AEROPUERTO
Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.



P-13 a
CURVA PELIGROSA HACIA LA DERECHA
Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la derecha.



P-13 b
CURVA PELIGROSA HACIA LA IZQUIERDA
Peligro por la proximidad de una curva peligrosa hacia la izquierda.



P-14 a
CURVAS PELIGROSAS HACIA LA DERECHA Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la derecha.



P-14 b
CURVAS PELIGROSAS HACIA LA IZQUIERDA
Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera, hacia la izquierda.



P-15
PERFIL IRREGULAR
Peligro por la proximidad de un resalto o badén en la vía o pavimento en mal estado.









P-15 a
RESALTO
Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.



P-15 b
BADÉN
Peligro por la proximidad de un badén en la vía.



P-16 a
BAJADA CON FUERTE PENDIENTE
Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente descendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.



P-16 b
SUBIDA CON FUERTE PENDIENTE
Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.



P-17
ESTRECHAMIENTO DE CALZADA
Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada.



P-17 a
ESTRECHAMIENTO DE LA CALZADA POR LA DERECHA
Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la derecha.



P-17 b
ESTRECHAMIENTO DE LA CALZADA POR LA IZQUIERDA
Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda.



P-18
OBRAS
Peligro por la proximidad de un tramo de vía en obras.





P-19
PAVIMENTO DESLIZANTE
Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.



P-20
PEATONES
Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones.



P-21
NIÑOS
Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuelas, zona de juegos, etc.



P-22
CICLISTAS
Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.



P-23
PASO DE ANIMALES DOMÉSTICOS
Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales domésticos.



P-24
PASO DE ANIMALES EN LIBERTAD
Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.



P-25
CIRCULACIÓN EN LOS DOS SENTIDOS
Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.



P-26
DESPRENDIMIENTO
Peligro por la proximidad a una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.









P-27
MUELLE
Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.



P-28
PROYECCIÓN DE GRAVILLA
Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.



P-29
VIENTO TRANSVERSAL
Peligro por la proximidad de una zona donde sopla frecuentemente viento fuerte en dirección transversal.



P-30
ESCALÓN LATERAL
Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.



P-31
CONGESTIÓN
Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.



P-32
OBSTRUCCIÓN EN LA CALZADA
Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.



P-33
VISIBILIDAD REDUCIDA
Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.



P-34
PAVIMENTO DESLIZANTE POR HIELO O NIEVE
Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa del hielo o nieve.





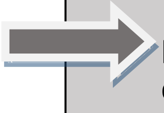




P-50
OTROS PELIGROS
Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales.

3 SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

3.1 OBJETO



Las **señales de reglamentación** tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales que deben observar.

Las señales de reglamentación colocadas al lado o en la vertical de una señal que indique el nombre del poblado, significan que la reglamentación se aplica a **todo el poblado**, excepto si en éste se indicara otra reglamentación distinta mediante otras señales en ciertos tramos de la vía.

Las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales establecidas por las señales de reglamentación regirán a partir de la sección transversal donde estén colocadas dichas señales, salvo que mediante un panel complementario colocado debajo de ellas se indique la distancia a la sección donde empiecen a regir las citadas señales.

3.2 CLASES

Las señales de Reglamentación se subdividen en:
Señales de prioridad Señales de prohibición de entrada Señales de restricción de paso Otras señales de prohibición o restricción Señales de obligación Señales de fin de prohibición o restricción

Excepto en las señales de obligación, en las demás, cuando sean luminosas, podrá admitirse que los símbolos aparezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

3.2.1 Señales de prioridad

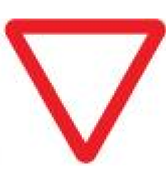
Las señales de prioridad están destinadas a poner en conocimiento de los usuarios de la vía reglas especiales de prioridad en las intersecciones o en los pasos estrechos.







La nomenclatura y significado de las señales de prioridad son los siguientes:

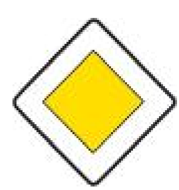


R-1
CEDA EL PASO
Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

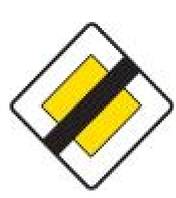


R-2
DETENCIÓN OBLIGATORIA
Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.

Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad, sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.



R-3
CALZADA CON PRIORIDAD
Indica a los conductores de los vehículos que circulen por una calzada su prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.



R-4
FIN DE PRIORIDAD
Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que se circula pierde su prioridad respecto a otra calzada.



R-5
PRIORIDAD EN SENTIDO CONTRARIO
Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.



R-6
PRIORIDAD RESPECTO AL SENTIDO CONTRARIO
Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario.

Aunque no responden al mismo requisito que las señales de reglamentación, son también señales de prioridad las P-1, P-1 a, P-1 b, P-1 c, P-1 d, P-2, P-6, P-7 y P-8.

3.2.2 Señales de prohibición de entrada

Las señales de prohibición de entrada, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben el acceso a los vehículos o usuarios, en la forma que a continuación se detalla:

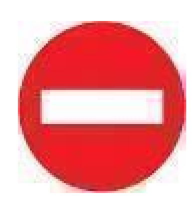








R-100
CIRCULACIÓN PROHIBIDA
Prohibición de circulación de toda clase de vehículos en ambos sentidos.



R-101
ENTRADA PROHIBIDA
Prohibición de acceso a toda clase de vehículos.



R-102
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR
Prohibición de acceso a vehículos de motor.



R-103
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR, EXCEPTO MOTOCICLETAS DE DOS RUEDAS SIN SIDECAR
Prohibición de acceso a vehículos de motor. No prohíbe el acceso a motocicletas de dos ruedas.



R-104
ENTRADA PROHIBIDA A MOTOCICLETAS
Prohibición de acceso a motocicletas.



R-105
ENTRADA PROHIBIDA A CICLOMOTORES
Prohibición de acceso a ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros. Igualmente prohíbe la entrada a vehículos para personas de movilidad reducida.



R-106
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías, entendiéndose como tales camiones y furgones independientemente de su masa.









R-107
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON MAYOR MASA AUTORIZADA QUE LA INDICADA
Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a la indicada en la señal, entendiéndose como tales los camiones y furgones con mayor masa máxima autorizada que la indicada en la señal. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.



R-108
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS
Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.



R-109
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES
Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.



R-110
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA
Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de mil litros de productos capaces de contaminar el agua.



R-111
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS AGRÍCOLAS DE MOTOR
Prohibición de acceso a tractores y otras máquinas agrícolas autopropulsadas.



R-112
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR CON REMOLQUE, QUE NO SEA UN SEMIRREMOLQUE O UN REMOLQUE DE UN SOLO EJE
La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del remolque, ya sea en una placa suplementaria, significa que la prohibición de paso sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del remolque supere dicha cifra.



R-113
ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL
Prohibición de acceso a vehículos de tracción animal.









R-114
ENTRADA PROHIBIDA A CICLOS
Prohibición de acceso a ciclos.



R-115
ENTRADA PROHIBIDA A CARROS DE MANO
Prohibición de acceso a carros de mano.



R-116
ENTRADA PROHIBIDA A PEATONES
Prohibición de acceso a peatones.



R-117
ENTRADA PROHIBIDA A ANIMALES DE MONTURA
Prohibición de acceso a animales de montura.

3.2.3 Señales de restricción de paso

Las señales de restricción de paso, para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:



R-200
PROHIBICIÓN DE PASAR SIN DETENERSE
Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención. En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.



R-201
LIMITACIÓN DE MASA
Prohibición de paso de los vehículos cuya masa en carga supere la indicada en toneladas.









R-202
LIMITACIÓN DE MASA POR EJE
Prohibición de paso a los vehículos cuya masa por eje transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a algún eje supere a la indicada en la señal.



R-203
LIMITACIÓN DE LONGITUD
Prohibición de paso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya longitud máxima, incluida la carga, supere la indicada.



R-204
LIMITACIÓN DE ANCHURA
Prohibición de paso de los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga, supere la indicada.



R-205
LIMTACIÓN DE ALTURA
Prohibición de paso de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

3.2.4 Otras señales de prohibición o restricción

La nomenclatura y significado de estas señales son las siguientes:



R-300
SEPARACIÓN MÍNIMA
Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal, excepto para adelantar. Si aparece sin la indicación en metros, recuerda de forma genérica que debe guardarse la distancia de seguridad entre vehículos establecida reglamentariamente.



R-301
VELOCIDAD MÁXIMA
Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal. Obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de "Fin de la limitación de velocidad", de "Fin de prohibiciones" u otra de "Velocidad máxima", salvo que esté colocada en el mismo poste que una señal de advertencia de peligro o en el mismo panel que ésta, en cuyo caso la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado. Situada en una vía sin prioridad, deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad. Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, recuerda de forma genérica la prohibición de superarla.









R-302
GIRO A LA DERECHA PROHIBIDO
Prohibición de girar a la derecha.



R-303
GIRO A LA IZQUIERDA PROHIBIDO
Prohibición de girar a la izquierda. Incluye, también, la prohibición del cambio de sentido de marcha.



R-304
MEDIA VUELTA PROHIBIDA
Prohibición de efectuar la maniobra de cambio de sentido de la marcha.



R-305
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO
Por añadidura a los principios generales sobre adelantamiento, indica la prohibición a todos los vehículos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento" o de "Fin de prohibiciones". Colocada en aquellos lugares donde por norma esté prohibido el adelantamiento, recuerda de forma genérica la prohibición de efectuar esta maniobra.



R-306
ADELANTAMIENTO PROHIBIDO PARA CAMIONES
Prohibición a los camiones cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kilogramos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que éstos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento para camiones" o de "Fin de prohibiciones".



R-307
PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima.



R-308
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.









R-308 a
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO LOS DÍAS IMPARES
Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días impares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308 b
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO LOS DÍAS PARES
Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, los días pares. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada



R-308 c
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO LA PRIMERA QUINCENA
Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 1 hasta las nueve horas del día 16. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308 d
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO LA SEGUNDA QUINCENA
Prohibición de estacionamiento, en el lado de la calzada en que esté situada la señal, desde las nueve horas del día 16 hasta las nueve horas del día 1. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308 e
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO EN VADO
Prohíbe el estacionamiento delante de un vado.



R-309
ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO
Zona de estacionamiento de duración limitada y obligación para el conductor de indicar, de forma reglamentaria, la hora del comienzo del estacionamiento. Se podrá incluir el tiempo máximo autorizado de estacionamiento y el horario de vigencia de la limitación. También se podrá incluir si el estacionamiento está sujeto a pago.









R-310
ADVERTENCIAS ACÚSTICAS PROHIBIDAS
Recuerda la prohibición general de efectuar señales acústicas, salvo para evitar un accidente.

3.2.5 Señales de obligación

Son aquéllas que señalan una **norma de circulación obligatoria**. Su nomenclatura y significado son los siguientes:



R-400 a
SENTIDO OBLIGATORIO
La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400 b
SENTIDO OBLIGATORIO
La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400 c
SENTIDO OBLIGATORIO
La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400 d
SENTIDO OBLIGATORIO
La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400 e
SENTIDO OBLIGATORIO
La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.





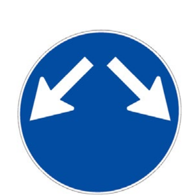




R-401 a
PASO OBLIGATORIO
La flecha señala el lado del refugio por el que los vehículos han de pasar.



R-401 b
PASO OBLIGATORIO
La flecha señala el lado del refugio por el que los vehículos han de pasar.



R-401 c
PASO OBLIGATORIO
La flecha señala los lados del refugio por los que los vehículos han de pasar.



R-402
INTERSECCIÓN DE SENTIDO GIRATORIO OBLIGATORIO
Las flechas señalan la dirección y sentido del movimiento giratorio que los vehículos deben seguir.



R-403 a
ÚNICAS DIRECCIONES Y SENTIDOS PERMITIDOS
Las flechas señalan las únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar.



R-403 b
ÚNICAS DIRECCIONES Y SENTIDOS PERMITIDOS
Las flechas señalan las únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar.



R-403 c
ÚNICAS DIRECCIONES Y SENTIDOS PERMITIDOS
Las flechas señalan las únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar.









R-404
CALZADA PARA AUTOMÓVILES, EXCEPTO MOTOCICLETAS SIN SIDECAR
Obligación para los conductores de automóviles, excepto motocicletas, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-405
CALZADA PARA MOTOCICLETAS SIN SIDECAR
Obligación para los conductores de motocicletas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-406
CALZADA PARA CAMIONES, FURGONES Y FURGONETAS



Obligación para los conductores de toda clase de camiones y furgones, independientemente de su masa, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del vehículo, ya sea en otra placa suplementaria, significa que la obligación sólo se aplica cuando la masa máxima autorizada del vehículo o del conjunto de vehículos supere la citada cifra.



R-407 a
VÍA RESERVADA PARA CICLOS O VÍA CICLISTA
Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.



R-407 b
VÍA RESERVADA A CICLOMOTORES
Obligación para los conductores de ciclomotores de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.



R-408
CAMINO PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL
Obligación para los conductores de vehículos de tracción animal de utilizar el camino a cuya entrada esté situada.



R-409
CAMINO RESERVADO PARA ANIMALES DE MONTURA
Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.









R-410
CAMINO RESERVADO PARA PEATONES
Obligación para los peatones de transitar por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.



R-411
VELOCIDAD MÍNIMA
Obligación para los conductores de vehículos de circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta otra de "Velocidad mínima" diferente, o de "Fin de velocidad mínima" o de "Velocidad máxima" de valor igual o inferior.



R-412
CADENAS PARA NIEVE
Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor.



R-413
ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE
Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance, al menos, con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.



R-414
CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS
Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas de circular por la calzada a cuya entrada esté situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.



R-415
CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA
Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten más de 1.000 litros de productos capaces de contaminar el agua de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-416
CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES
Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables, de circular por la calzada a cuya entrada está situada y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.









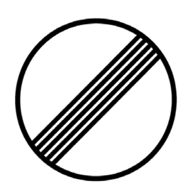
R-417
USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD
Obligación de utilización del cinturón de seguridad.



R-418
VÍA EXCLUSIVA PARA VEHÍCULOS DOTADOS DE EQUIPO DE TELEPEAJE OPERATIVO. TELEPEAJE OBLIGATORIO
Obligación de efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o tele peaje; el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados deberá estar provisto del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

3.2.6 Señales de fin de prohibición o restricción

La nomenclatura y significado de las señales de fin de prohibición o restricción son los siguientes:



R-500
FIN DE PROHIBICIONES
Señala el lugar desde el que todas las prohibiciones específicas indicadas por anteriores señales de prohibición para los vehículos en movimiento dejan de tener aplicación.



R-501
FIN DE LA LIMITACIÓN DE VELOCIDAD
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Velocidad máxima".



R-502
FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido".



R-503
FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO PARA CAMIONES
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido para camiones".









R-504
FIN DE ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Zona de estacionamiento limitado".



R-505
FIN DE VÍA RESERVADA PARA CICLOS
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Vía reservada para ciclos".



R-506
FIN DE VELOCIDAD MÍNIMA
Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Velocidad mínima".



R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Norma 8.1 - IC del M°. de Fomento

SEÑALES DE ADVERTENCIA DE PELIGRO

- Objeto y tipos:

  Artículo 149 (R.G.C.)

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

- Objeto, normas comunes y clases:

  Artículo 150 y 157.2 (R.G.C.)

- Tipos, nomenclatura y significado:

  Artículos 151, 152, 153, 154, 155 y 156 (R.G.C.)







TEMA 5 SEÑALES DE INDICACIÓN

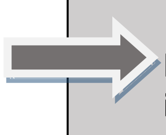






1 FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA CIRCULACIÓN

1.1 OBJETO



Las **señales de indicación** tienen por objeto facilitar al usuario de las vías ciertas indicaciones que pueden serle de utilidad.

Los paneles **complementarios colocados** debajo de una señal de indicación podrán expresar la distancia entre dicha señal y el lugar así señalado. La indicación de esta distancia podrá figurar también, en su caso, en la parte inferior de la propia señal.

1.2 CLASES

Las señales de indicación se subdividen en:
Señales de indicaciones generales Señales de carriles Señales de servicio Señales de orientación Paneles complementarios Otras señales

1.2.1 Señales de indicaciones generales

La nomenclatura y el significado de estas señales son los siguientes:



S-1

AUTOPISTA

Indica el principio de una autopista y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía.

El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autopista o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista.









S-1 a

AUTOVÍA

Indica el principio de una autovía y, por tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía.

El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autovía o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autovía.



S-2

FIN DE AUTOPISTA

Indica el final de una autopista.



S-2 a

FIN DE AUTOVÍA

Indica el final de una autovía.



S-3

VÍA RESERVADA PARA AUTOMÓVILES

Indica el principio de una vía reservada a la circulación de automóviles.



S-4

FIN DE VÍA RESERVADA PARA AUTOMÓVILES

Indica el final de una vía reservada para automóviles.



S-5

TÚNEL

Indica el principio y eventualmente el nombre de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equiparado a túnel. Podrá llevar en su parte inferior la indicación de la longitud del túnel en metros.









S-6

FIN DE TÚNEL

Indica el final de un túnel, de un paso inferior o de un tramo de vía equiparado a túnel.



S-7

VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJABLE

Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.



S-8

FIN DE VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJADA

Indica el fin de un tramo en el que se recomienda circular a la velocidad en kilómetros por hora indicada en la señal.



S-9

INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES

Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean favorables. Cuando está colocada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista.



S-10

FIN DE INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES

Indica el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Intervalo aconsejado de velocidades".



S-11

CALZADA DE SENTIDO ÚNICO

Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.









S-11 a

CALZADA DE SENTIDO ÚNICO

Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (dos carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.



S-11 b

CALZADA DE SENTIDO ÚNICO

Indica que, en la calzada que se prolonga en la dirección de las flechas (tres carriles), los vehículos deben circular en el sentido indicado por éstas, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.



S-12

TRAMO DE CALZADA DE SENTIDO ÚNICO

Indica que, en el tramo de calzada que se prolonga en la dirección de la flecha, los vehículos deben circular en el sentido indicado por ésta, y que está prohibida la circulación en sentido contrario.



S-13

SITUACIÓN DE UN PASO PARA PEATONES

Indica la situación de un paso para peatones.



S-14 a

PASO SUPERIOR PARA PEATONES

Indica la situación de un paso superior para peatones.



S-14 b

PASO INFERIOR PARA PEATONES

Indica la situación de un paso inferior para peatones.





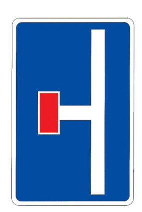




S-15 a

PRESEÑALIZACIÓN DE CALZADA SIN SALIDA

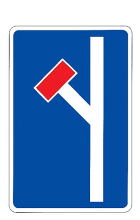
Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



S-15 b

PRESEÑALIZACIÓN DE CALZADA SIN SALIDA

Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



S-15 c

PRESEÑALIZACIÓN DE CALZADA SIN SALIDA

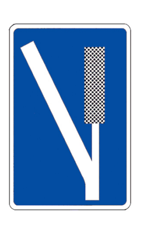
Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



S-15 d

PRESEÑALIZACIÓN DE CALZADA SIN SALIDA

Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



S-16

ZONA DE FRENADO DE EMERGENCIA

Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.









S-17

ESTACIONAMIENTO

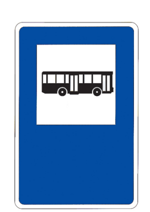
Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.



S-18

LUGAR RESERVADO PARA TAXIS

Indica el lugar reservado a la parada y al estacionamiento de taxis libres y en servicio. La inscripción de un número indica el número total de espacios reservados a este fin.



S-19

PARADA DE AUTOBUSES

Indica el lugar reservado para parada de autobuses.



S-20

PARADA DE TRANVÍAS

Indica el lugar reservado para parada de tranvías.



S-21

TRANSITABILIDAD EN TRAMO O PUERTO DE MONTAÑA

Indica la situación de transitabilidad del puerto o tramo definido en la parte superior de la señal.

A continuación se exponen las combinaciones que pueden presentar los paneles 1, 2 y 3



Panel 1a.

Indica que pueden circular todos los vehículos sin restricción.



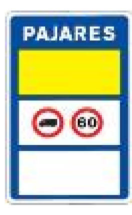






Panel 1b y 2b

Indica que el puerto está transitable si bien existe prohibición de adelantar para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos.



Panel 1c y 2c

Indica que el puerto está transitable excepto para los camiones con masa máxima autorizada mayor de 3.500 kilogramos y vehículos articulados.

Los turismos y autobuses circularán a una velocidad máxima de 60 km/h.



Panel 1d y 2d

Indica que para circular es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h.

Prohibida la circulación de camiones, autobuses y vehículos articulados.



Panel 1e

Indica que la carretera se encuentra intransitable para cualquier tipo de vehículo.



Panel 3a y 3b



Puede llevar una inscripción del lugar a partir del cual se aplican las indicaciones del panel 1 y 2.



S-22

CAMBIO DE SENTIDO AL MISMO NIVEL

Indica la proximidad de un lugar en el que se puede efectuar un cambio de sentido al mismo nivel.









S-23

HOSPITAL

Indica, además, a los conductores de vehículos la conveniencia de tomar las precauciones que requiere la proximidad de establecimientos médicos, especialmente la de evitar la producción de ruido.



S-24

FIN DE OBLIGACIÓN DE ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE (CRUCE)

Indica el final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de cruce o corto alcance y recuerda la posibilidad de prescindir de éste, siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario o iluminación de la vía.



S-25

CAMBIO DE SENTIDO A DISTINTO NIVEL

Indica la proximidad de una salida a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.



S-26 a

PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (300 m)

Indica en una autopista, en una autovía o en una vía para automóviles que la próxima salida está situada aproximadamente a 300 metros.

Si la salida fuera por la izquierda, las diagonales serían descendentes de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.



S-26 b

PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (200 m)

Indica en una autopista, en una autovía o en una vía para automóviles que la próxima salida está situada aproximadamente a 200 metros.

Si la salida fuera por la izquierda, las diagonales serían descendentes de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.









S-26 c

PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (100 m)

Indica en una autopista, en una autovía o en una vía para automóviles que la próxima salida está situada aproximadamente a 100 metros.

Si la salida fuera por la izquierda, la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.



S-27

AUXILIO EN CARRETERA

Indica la situación del poste o puesto de socorro más próximo desde el que se puede solicitar auxilio en caso de accidente o avería. La señal puede indicar la distancia a la que éste se halla.



S-28

CALLE RESIDENCIAL

Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora.

Los conductores deben conceder prioridad a los peatones.

Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.

Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación.

Los juegos y los deportes están autorizados en la misma.

Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.



S-29

FIN DE CALLE RESIDENCIAL

Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.









S-30

ZONA A 30

Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.



S-31

FIN DE ZONA A 30

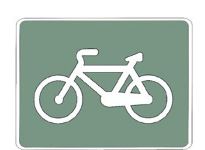
Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.



S-32

TELEPEAJE

Indica que el vehículo que circule por el carril o carriles así señalizados puede efectuar el pago del peaje mediante el sistema de peaje dinámico o tele peaje siempre que esté provisto del medio técnico que posibilite su uso.



S-33

SENDA CICLABLE

Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, jardines o bosques.



S-34

APARTADERO EN TÚNELES

Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso.



S-34 a

APARTADERO EN TÚNELES

Indica la situación de un lugar donde se puede apartar el vehículo en un túnel, a fin de dejar libre el paso, y que dispone de teléfono de emergencia.



1.2.2 Señales de carriles

Indican una reglamentación especial para uno o más carriles de la calzada. Se pueden citar las siguientes:

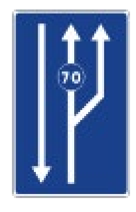


S-50 a

CARRILES RESERVADOS PARA EL TRÁFICO EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD SEÑALIZADA

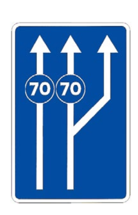
Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de la velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.

S-50 b



CARRILES RESERVADOS PARA EL TRÁFICO EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD SEÑALIZADA

Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de la velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.



S-50 c

CARRILES RESERVADOS PARA EL TRÁFICO EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD SEÑALIZADA

Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de la velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.



S-50 d

CARRILES RESERVADOS PARA EL TRÁFICO EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD SEÑALIZADA

Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de la velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.









S-50 e

CARRILES RESERVADOS PARA EL TRÁFICO EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD SEÑALIZADA

Indica que el carril sobre el que está situada la señal de velocidad mínima sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha. El final de la obligatoriedad de la velocidad mínima vendrá establecido por la señal S-52 o R-506.

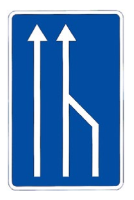


S-51

CARRIL RESERVADO PARA AUTOBUSES

Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención "taxi", autoriza también a los taxis la utilización de este carril.

En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.



S-52

FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN

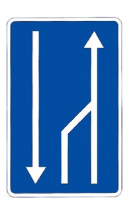
Preseñaliza el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.



S-52 a

FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN

Preseñaliza, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, e indica el cambio de carril preciso.



S-52 b

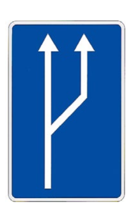
FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN

Preseñaliza, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, e indica el cambio de carril preciso.





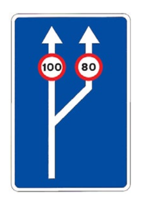




S-53

PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN

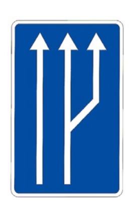
Indica, en un tramo con un solo carril en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de la circulación.



S-53 a

PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN, CON ESPECIFICACIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS

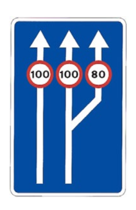
Indica, en un tramo con un solo carril de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.



S-53 b

PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN

Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación.



S-53 c

PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN, CON ESPECIFICACIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS

Indica, en un tramo con dos carriles en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.



S-60 a

BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE DOS CARRILES

Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.









S-60 b

BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE DOS CARRILES

Indica, en una calzada de dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.



S-61 a

BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE TRES CARRILES

Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.



S-61 b

BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE TRES CARRILES

Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.



S-62 a

BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES

Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.



S-62 b

BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES

Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.



S-63

BIFURCACIÓN EN CALZADA DE CUATRO CARRILES

Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo los dos carriles de la izquierda se bifurcarán hacia la izquierda y los dos de la derecha hacia la derecha.









S-64

CARRIL BICI O VÍA CICLISTA ADOSADA A LA CALZADA



Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación.

1.2.3 Señales de servicio

Informan de un servicio de posible utilidad para los usuarios de la vía. El significado y nomenclatura de las señales de servicio son los siguientes:



S-100

PUESTO DE SOCORRO

Indica la situación de un centro, oficialmente reconocido, donde puede realizarse una cura de urgencia.



S-101

BASE DE AMBULANCIA

Indica la situación de una ambulancia en servicio permanente para cura y traslado de heridos en accidentes de circulación.



S-102

SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

Indica la situación de una estación de inspección técnica de vehículos (ITV).



S-103

TALLER DE REPARACIÓN

Indica la situación de un taller de reparación de automóviles.









S-104

TELÉFONO

Indica la situación de un aparato telefónico.



S-105

SURTIDOR DE CARBURANTE

Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburante.



S-106

TALLER DE REPARACIÓN Y SURTIDOR DE CARBURANTE

Indica la situación de una instalación que dispone de taller de reparación y surtidor de carburante.



S-107

CAMPAMENTO

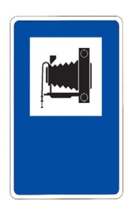
Indica la situación de un lugar (campamento) donde puede acamparse.



S-108

AGUA

Indica la situación de una fuente con agua.



S-109

LUGAR PINTORESCO

Indica un sitio pintoresco o el lugar desde el que se divisa.



S-110

HOTEL O MOTEL

Indica la situación de un hotel o motel.









S-111

RESTAURACIÓN

Indica la situación de un restaurante.



S-112

CAFETERÍA

Indica la situación de un bar o cafetería.



S-113

TERRENO PARA REMOLQUES-VIVIENDA

Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda ("caravana").



S-114

MERENDERO

Indica el lugar que puede utilizarse para el consumo de comidas o bebidas.



S-115

PUNTO DE PARTIDA PARA EXCURSIONES A PIE

Indica un lugar apropiado para iniciar excursiones a pie.



S-116

CAMPAMENTO Y TERRENO PARA REMOLQUES-VIVIENDA

Indica la situación de un lugar donde puede acamparse con tienda de campaña o con remolque-vivienda.



S-117

ALBERGUE DE JUVENTUD

Indica la situación de un albergue cuya utilización está reservada a organizaciones juveniles.









S-118

INFORMACIÓN TURÍSTICA

Indica la situación de una oficina de información turística.



S-119

COTO DE PESCA

Indica un tramo del río o lago en el que la pesca está sujeta a autorización especial.



S-120

PARQUE NACIONAL

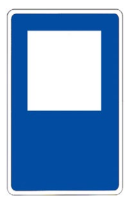
Indica la situación de un Parque Nacional cuyo nombre no figura inscrito.



S-121

MONUMENTO

Indica la situación de una obra histórica o artística declarada monumento.



S-122

OTROS SERVICIOS

Señal genérica para cualquier otro servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.



S-123

ÁREA DE DESCANSO5

Indica la situación de un área de descanso.



S-124

ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL

Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril.





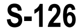




S-125

ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL INFERIOR

Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril inferior y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril inferior.





S-126

ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DE AUTOBÚS

Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación o una terminal de autobuses y destinada principalmente para los vehículos privados de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en autobús.



S-127

ÁREA DE SERVICIO

Indica en autopista o autovía la situación de un área de servicio.

1.2.4 Señales de orientación

Las señales de orientación se subdividen en:
Señales de pre-señalización Señales de dirección Señales de identificación de carreteras Señales de localización Señales de confirmación Señales de uso específico en poblado







1.2.4.1 Tipos de carteles de orientación relacionados con las salidas de una carretera

Según su **COLOCACIÓN** pueden ser de tres tipos:



CARTELES LATERALES

Se denominan así por estar situados en el margen de la plataforma. Las flechas se sitúan en horizontal a 45° hacia arriba o en vertical hacia arriba.



BANDEROLAS

Están situados sobre el carril derecho o izquierdo de la calzada, según el lado en que se encuentre la salida. Las flechas se colocan a 45° hacia abajo.



PÓRTICOS

Están situados sobre los carriles de la calzada. Las flechas se utilizan en vertical hacia abajo (eje carril) o 45° hacia abajo.

En función de lo que **INDICAN** se denominan de la siguiente manera:



DE CONFIRMACIÓN DE ITINERARIO

Indican la dirección a seguir mediante el cajetín de identificación de la carretera y el nombre del punto primario más próximo. En su parte inferior, normalmente, existen tantas flechas, en vertical hacia abajo sobre el eje carril, como número de carriles conducen a la dirección indicada.

DE SALIDA, que a su vez pueden ser:

DE PREAVISO

Anuncian una salida próxima. Se pueden identificar porque el tipo de flecha que contienen es de mayor tamaño que las que contienen los de Confirmación de Itinerario y se encuentra situada en la parte central de los lados del cartel.



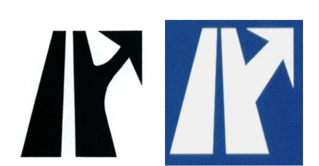
En la parte superior figura la distancia, el pictograma y el número de salida que, generalmente, coincide con el punto kilométrico de la carretera.

Estos carteles se colocan, en autopistas y autovías a 1.000 metros y a 500 metros de dicha salida.









Este **pictograma** sustituye a la palabra **"salida".**

Lo contienen los carteles situados en autopistas y autovías.



DE SALIDA INMEDIATA

Indican donde comienza el inicio del carril de salida. Estos carteles llevan el cajetín de identificación de la carretera de salida y el nombre primario más próximo de la misma. La flecha que contienen está situada en la parte inferior central del cartel, inclinada hacia abajo 45º.



Si la flecha se encuentra en el mismo lugar del cartel, pero en vertical hacia abajo sobre el eje del carril, indica que la salida es con pérdida de dicho carril.





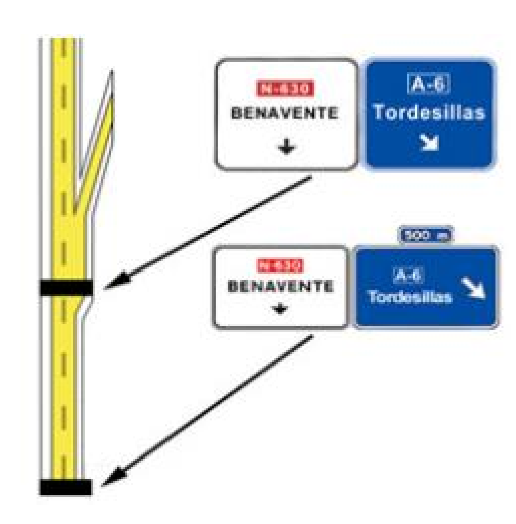
1.2.4.2 Colores de los carteles flecha y carteles de orientación

CLASES DE CARRETERA	FONDO SEÑAL	CARACTERES Y FLECHAS	EJEMPLO
AUTOPISTA	AZUL	BLANCO	A-6 Villalba
AUTOVÍA	AZUL	BLANCO	A-6 Tordesillas A Coruña
AUTOVÍA Para los tramos y durante el plazo que fije la Dirección General de Carreteras	BLANCO	AZUL	E - 80 A - I Burgos
VÍA RESERVADA PARA AUTOMÓVILES	AZUL	BLANCO	En la actualidad no existe ningún ejemplo adecuado en el Catálogo Oficial de Señales
CARRETERA CONVENCIONAL	BLANCO	NEGRO	N-630 BENAVENTE





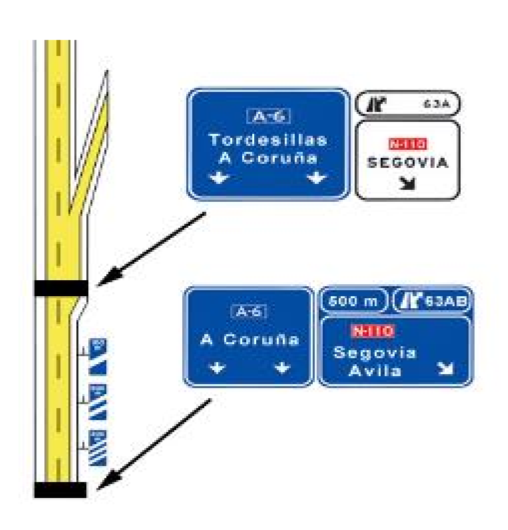




Los carteles de **orientación** relacionados con salidas de una carretera tendrán los colores de la clase de carretera hacia la que se dirija dicha salida, en los casos siguientes:

- Los carteles de **pre señalización de salida**, si la clase de carretera a la que se accediera por la salida fuera superior a la de la carretera por la que se circula.

El cartel de confirmación de itinerario indica que se circula por la carretera convencional N-630. El cartel de preaviso situado a 500 metros anuncia una salida hacia la autopista A-6, es decir, hacia una carretera de categoría superior. Por ello cambia el color blanco de la carretera convencional por el azul de la autopista.



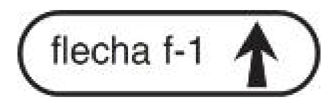
- Los de **destino de salida inmediata** que toman siempre el color de la clase de carretera a la que se accede.

El cartel de **confirmación de itinerario** indica que se circula por la autopista A-6. El cartel de preaviso situado a 500 metros anuncia una salida hacia la carretera convencional N-110. Por esta circunstancia, mantiene su color azul, ya que la carretera que pre señaliza es de inferior categoría.

Sin embargo, el cartel de **salida inmediata** toma el color de la clase de carretera a la que se accede por dicha salida.

1.2.4.3 Significado de las flechas en los carteles de pre señalización y destino

Estas flechas se utilizarán normalmente en carteles situados en los márgenes de la carretera.



(f1) FLECHA VERTICAL HACIA ARRIBA

Indica los destinos que se alcanzan continuando por la misma carretera, incluso aunque exijan una pequeña desviación, y en general, las direcciones de frente o dirección propia.



(f2) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA IZQUIERDA Y HACIA ARRIBA

Indica los destinos que se alcanzan girando hacia la izquierda y utilizando un carril de deceleración o de espera. Excepcionalmente, indica un giro de la carretera a la izquierda en un nudo donde haya una salida de frente que pudiera inducir a confusión si se utilizara una flecha f1.



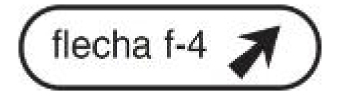






(f3) FLECHA HORIZONTAL HACIA LA IZQUIERDA

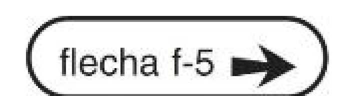
Indica los destinos que se alcanzan girando hacia la izquierda sin carril de deceleración ni de espera.



(f4) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA DERECHA Y HACIA ARRIBA

Indica los destinos que se alcanzan girando hacia la derecha con un cambio de dirección no superior a 45 grados, o utilizando un carril de deceleración.

Indica también, los destinos situados a la izquierda pero que se alcanzan girando previamente a la derecha (vía de giro o ramal semidirectos).



(f5) FLECHA HORIZONTAL HACIA LA DERECHA

Indica los destinos que se alcanzan girando hacia la derecha con un cambio de dirección superior a 45 grados y/o sin carril de deceleración.



(f6) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA DERECHA Y HACIA ABAJO

Pre señaliza, en banderola o cartel lateral de un pórtico, un destino que se alcanza girando hacia la derecha.



(f7) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA IZQUIERDA Y HACIA ABAJO

Pre señaliza, en banderola o cartel lateral de un pórtico, un destino que se alcanza girando hacia la izquierda.

Las flechas f6 y f7, a diferencia de las anteriores, se utilizan en carteles situados sobre la calzada.

Flechas tipo "F"

Se utilizarán en carteles situados sobre la calzada.



(F1) FLECHA VERTICAL HACIA ABAJO

Indica el carril por el que hay que circular para alcanzar los destinos bajo los que está situada.









(F2) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA DERECHA Y HACIA ABAJO

Indica el carril por el que hay que circular para alcanzar una salida inmediata hacia la derecha, o el carril que la constituye.



(F3) FLECHA INCLINADA A 45° HACIA LA IZQUIERDA Y HACIA ABAJO

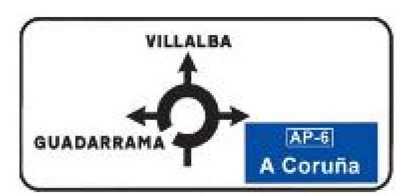
Indica el carril por el que hay que circular para alcanzar una salida inmediata hacia la izquierda, o el carril que la constituye.

1.2.4.4 Señales de pre señalización

Se colocarán a una distancia adecuada de la intersección para que su eficacia sea máxima, tanto de día como de noche, teniendo en cuenta las condiciones viales y de circulación, especialmente la velocidad habitual de los vehículos y la distancia a que sea visible dicha señal; esta distancia podrá reducirse a unos 50 metros en los poblados pero deberá ser por lo menos de 500 metros en las autopistas y autovías. Estas señales podrán repetirse. La distancia entre la señal y la intersección podrá indicarse por medio de un panel complementario colocado encima de la señal; esa distancia se podrá indicar también en la parte superior de la propia señal.

Los carteles de pre señalización se pueden distinguir por el tipo de flecha que contienen. Se encuentran situados en la parte central de los extremos del cartel.

La nomenclatura y significado de las señales de pre señalización es el siguiente:



S-200

PRESEÑALIZACIÓN DE GLORIETA

Indica las direcciones de las distintas salidas de la próxima glorieta. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.



S-220

PRESEÑALIZACIÓN DE DIRECCIONES HACIA UNA CARRETERA CONVENCIONAL

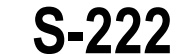
Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección, cuando uno de ellos conduce a una carretera convencional.











S-222

PRESEÑALIZACIÓN DE DIRECCIONES HACIA UNA AUTOPISTA O UNA AUTOVÍA

Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía.



S-222 a

PRESEÑALIZACIÓN DE DIRECCIONES HACIA UNA AUTOPISTA O UNA AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA

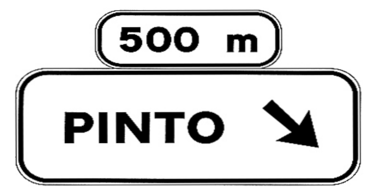
Indica, en una carretera convencional, las direcciones de los distintos ramales de la próxima intersección cuando uno de ellos conduce a una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.



S-225

PRESEÑALIZACIÓN DE DIRECCIONES EN UNA AUTOPISTA O UNA AUTOVÍA HACIA CUALQUIER CARRETERA

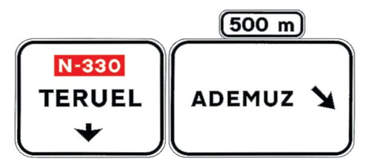
Indica, en una autopista o en una autovía, las direcciones de los distintos ramales en la próxima intersección. También indica la distancia, el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.



S-230

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL HACIA CARRETERA CONVENCIONAL

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.



S-230 a

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL HACIA CARRETERA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.









S-232

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra.



S-232 a

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la carretera convencional.



S-235

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA CUALQUIER CARRETERA

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace.



S-235 a

PRESEÑALIZACIÓN CON SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA CUALQUIER CARRETERA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones del ramal de la próxima salida, la distancia a la que se encuentra y el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



S-242

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA CUALQUIER CARRETERA

Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida.





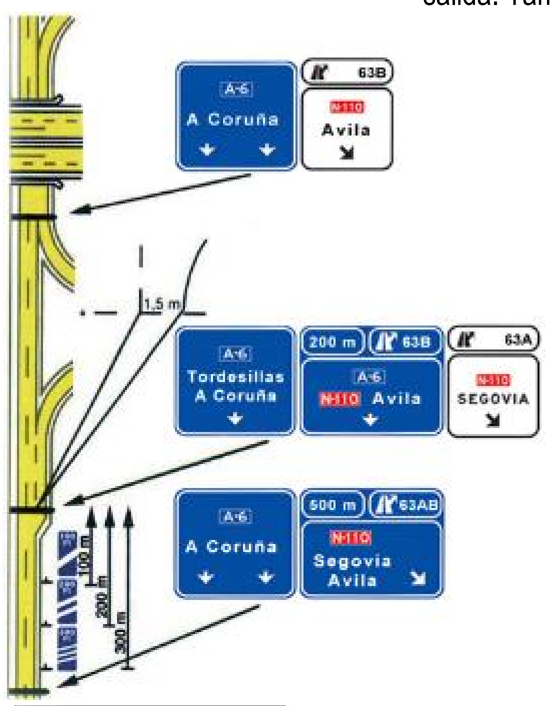




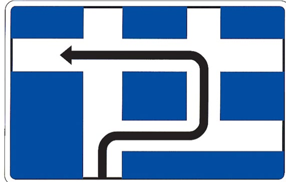
S-242 a

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA CUALQUIER CARRETERA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



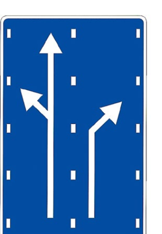
Cuando existen dos salidas consecutivas dentro del mismo enlace, como en las últimas señales citadas (S-242 y S-242 a), se numeran añadiendo al número de éste, las letras A y B, asignando la A a la primera salida que se encuentre al circular en el sentido del kilometraje creciente y la B a la segunda.



S-250

PRESEÑALIZACIÓN DE ITINERARIO

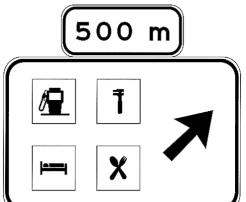
Indica el itinerario que es preciso seguir para tomar la dirección que señala la flecha.



S-260

PRESEÑALIZACIÓN DE CARRILES

Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.



S-261

PRESEÑALIZACIÓN EN CARRETERA CONVENCIONAL DE ZONA O ÁREA DE SERVICIO

Indica, en una carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.









S-263

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE UNA ZONA O ÁREA DE SERVICIO CON SALIDA COMPARTIDA

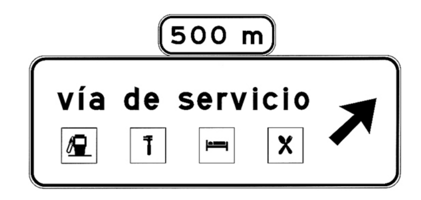
Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.



S-263 a

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE UNA ZONA O ÁREA DE SERVICIO CON SALIDA EXCLUSIVA

Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una zona o área de servicio.



S-264

PRESEÑALIZACIÓN EN CARRETERA CONVENCIONAL DE UNA VÍA DE SERVICIO

Indica, en carretera convencional, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados.

S-266

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE UNA VÍA DE SERVICIO, CON SALIDA COMPARTIDA

Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados, y que ésta coincide con una salida hacia una o varias poblaciones.



S-266 a

PRESEÑALIZACIÓN EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE UNA VÍA DE SERVICIO, CON SALIDA EXCLUSIVA

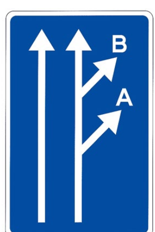
Indica, en autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia una vía de servicio desde la que puede accederse a los servicios indicados

.









S-270

PRESEÑALIZACIÓN DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS

Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia suficiente entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida. Las letras o, en su caso, los números corresponden a los de las señales de pre señalización inmediatamente anteriores.



S-271

PRESEÑALIZACIÓN DE ÁREA DE SERVICIO

Indica, en autopista o autovía, la salida hacia un área de servicio.

1.2.4.5 Señales de dirección

Las señales de dirección pueden ser de dos tipos: carteles flecha, así denominados por finalizar en punta de flecha, y carteles sobre la calzada.

Las señales de dirección que se encuentran en carteles sobre la calzada se pueden diferenciar de las de pre señalización por el tipo de flecha que contienen.

En las de dirección, las flechas son más cortas y se encuentran situadas en la parte inferior del cartel, en vertical hacia abajo sobre el eje del carril, o también en la parte inferior central inclinada 45° hacia abajo, indicando la salida inmediata.

La nomenclatura y significado de las señales de dirección es el siguiente:



S-300

POBLACIONES DE UN ITINERARIO POR CARRETERA CONVENCIONAL

Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una carretera convencional y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y el número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.









S-301

POBLACIONES EN UN ITINERARIO POR AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica los nombres de poblaciones situadas en un itinerario constituido por una autopista o autovía y el sentido por el que aquéllas se alcanzan. El cajetín situado dentro de la señal define la categoría y el número de la carretera. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.



S-310

POBLACIONES DE VARIOS ITINERARIOS

Indica las carreteras y poblaciones que se alcanzan en el sentido que indica la flecha.



S-320

LUGARES DE INTERÉS POR CARRETERA CONVENCIONAL

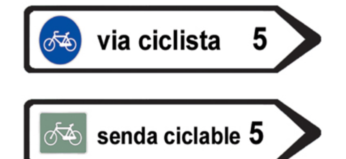
Indica lugares de interés general que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una carretera convencional. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.



S-321

LUGARES DE INTERÉS POR AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica lugares de interés que no son poblaciones situados en un itinerario constituido por una autopista o autovía. Las cifras inscritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.



S-322

SEÑAL DE DESTINO HACIA UNA VÍA CICLISTA O SENDA CICLABLE

Indica la existencia en la dirección apuntada por la flecha de una vía ciclista o senda ciclable. Las cifras escritas dentro de la señal indican la distancia en kilómetros.







S-341

SEÑALES DE DESTINO DE SALIDA INMEDIATA HACIA CARRETERA CONVENCIONAL

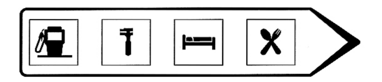
Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una carretera convencional. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.



S-342

SEÑALES DE DESTINO DE SALIDA INMEDIATA HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA

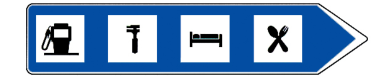
Indica el lugar de salida de una autopista o autovía hacia una autopista o autovía. La cifra indica el número del enlace que se corresponde con el punto kilométrico de la carretera.



S-344

SEÑALES DE DESTINO DE SALIDA INMEDIATA HACIA UNA ZONA, ÁREA O VÍA DE SERVICIO

Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio.



S-347

SEÑALES DE DESTINO DE SALIDA INMEDIATA HACIA UNA ZONA, ÁREA O VÍA DE SERVICIO, CON SALIDA COMPARTIDA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica el lugar de salida de cualquier carretera hacia una zona, área o vía de servicio, y que ésta coincide con una salida hacia una autopista o autovía.



S-348 a

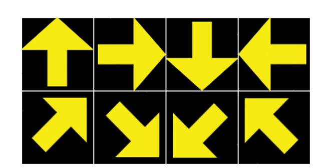
SEÑAL DE DESTINO EN DESVÍO

Indica que, por el itinerario provisional de desvío y en el sentido indicado por la flecha, se alcanza el destino que aparece en la señal.











S-348 b

SEÑAL VARIABLE DE DESTINO

Indica que en el sentido apuntado por la flecha se alcanza el destino que aparece en la señal.



S-350

SEÑAL SOBRE LA CALZADA, EN CARRETERA CONVENCIONAL. SALIDA INMEDIATA HACIA CARRETERA CONVENCIONAL

Indica, en la carretera convencional, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta.



S-351

SEÑAL SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA Y AUTOVÍA. SALIDA INMEDIATA HACIA CARRETERA CONVENCIONAL

Indica, en autopista y autovía, en el lugar en que se inicia el ramal de salida de cualquier carretera, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una carretera convencional y, en su caso, el número de ésta. También indica el número, y en su caso, la letra del enlace y ramal.



S-354

SEÑAL SOBRE LA CALZADA, EN CARRETERA CONVENCIONAL. SALIDA INMEDIATA HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o una autovía y, en su caso, el número de éstas.



S-355

SEÑAL SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA Y AUTOVÍA. SALIDA INMEDIATA HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica, en el lugar en que se inicia el ramal de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o autovía y, en su caso, el número de éstas. También indica el número y, en su caso, la letra del enlace y ramal.









S-360

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL. SALIDA INMEDIATA HACIA CARRETERA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra carretera convencional. También indica la dirección propia de la carretera convencional y su número



S-362

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL. SALIDA INMEDIATA HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica, en una carretera convencional, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía. También indica la dirección propia de la carretera convencional.



S-366

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA. SALIDA INMEDIATA HACIA CARRETERA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una carretera convencional, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o la autovía.



S-368

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA. SALIDA HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica, en una autopista o una autovía, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una autopista o una autovía, así como el número del enlace y, en su caso, la letra del ramal. También indica la dirección propia de la autopista o de la autovía.



S-371

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN CARRETERA CONVENCIONAL.

Dos salidas inmediatas muy próximas hacia carretera convencional y dirección propia.









S-373

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA. DOS SALIDAS INMEDIATAS MUY PRÓXIMAS HACIA CARRETERA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



S-375

SEÑALES SOBRE LA CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA. DOS SALIDAS INMEDIATAS MUY PRÓXIMAS HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA

Indica las direcciones de los ramales de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

1.2.4.6 Señales de identificación de carreteras

Las señales destinadas a identificar las vías, sea por su número, compuesto en cifras, letras o una combinación de ambas, sea por su nombre, estarán constituidas por este número o este nombre encuadrados en un rectángulo o en un escudo.

Tienen la nomenclatura y el significado siguiente:



S-400

ITINERARIO EUROPEO

Identifica un itinerario de la red europea.



S-410

AUTOPISTA Y AUTOVÍA

Identifica una autopista o autovía. Cuando ésta es de ámbito autonómico, además de la letra A y a continuación del número correspondiente o bien encima de la señal con un panel complementario, pueden incluirse las siglas de identificación de la Comunidad Autónoma. Ninguna carretera que no tenga características de autopista o autovía podrá ser identificada con la letra A. Cuando la autopista o autovía es una ronda o circunvalación la letra A podrá sustituirse por las letras indicativas de la ciudad, de acuerdo con el código establecido al efecto por los Ministerios de Fomento e Interior.









S-410 a

AUTOPISTA DE PEAJE

Identifica una autopista de peaje.

N-401

S-420

CARRETERA DE LA RED GENERAL DEL ESTADO.

Identifica una carretera de la Red General del Estado que no sea autopista o autovía.

C-607

S-430

CARRETERA AUTONÓMICA DE PRIMER NIVEL

Identifica una carretera del primer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

C-170

S-440

CARRETERA AUTONÓMICA DE SEGUNDO NIVEL

Identifica una carretera del segundo nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

C-241

S-450

CARRETERA AUTONÓMICA DE TERCER NIVEL

Identifica una carretera del tercer nivel, que no sea autopista o autovía, de la red autonómica de la comunidad a la que corresponden las siglas de identificación.

1.2.4.7 Señales de localización

Las señales de localización podrán utilizarse para indicar la frontera entre dos Estados o el límite entre dos divisiones administrativas del mismo Estado o el nombre de un poblado, un río, un puerto, un lugar, u otra circunstancia de naturaleza análoga.

La nomenclatura y significado de las señales de localización es el siguiente:









S-500

ENTRADA A POBLADO

Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.



S-510

FIN DE POBLADO

Indica el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado.



S-520

SITUACIÓN DE PUNTO CARACTERÍSTICO DE LA VÍA

Indica un lugar de interés general en la vía.



S-540

SITUACIÓN DE LÍMITE DE PROVINCIA

Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una provincia.



S-550

SITUACIÓN DE LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA

Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma.



S-560

SITUACIÓN DE LÍMITE DE COMUNIDAD AUTÓNOMA Y PROVINCIA

Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una comunidad autónoma y provincia.









S-570

HITO KILOMÉTRICO EN AUTOPISTA Y AUTOVÍA

Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía cuya identificación aparece en la parte superior.



S-570 a

HITO KILOMÉTRICO EN AUTOPISTA DE PEAJE

Indica el punto kilométrico de la autopista de peaje cuya identificación aparece en la parte superior.



S-571

HITO KILOMÉTRICO EN AUTOPISTA Y AUTOVÍA QUE, ADEMÁS, FORMA PARTE DE UN ITINERARIO EUROPEO

Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía que, además, forma parte de un itinerario europeo, cuya identificación aparece en la parte superior de la señal.









S-572

HITO KILOMÉTRICO EN CARRETERA CONVENCIONAL

Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuya identificación aparece en la parte superior sobre el fondo del color que corresponda a la red de carreteras a la que pertenezca.



S-573

HITO KILOMÉTRICO EN ITINERARIO EUROPEO

Indica el punto kilométrico de una carretera convencional y que forma parte de un itinerario europeo, cuyas letras y números aparecen en la parte superior de la señal.



S-574

HITO MIRIAMÉTRICO EN AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica el punto kilométrico de una autopista o autovía cuando aquel es múltiplo de diez.











S-574 a

HITO MIRIAMÉTRICO EN CARRETERA CONVENCIONAL

Indica el punto kilométrico de una carretera convencional cuando aquel es múltiplo de diez.

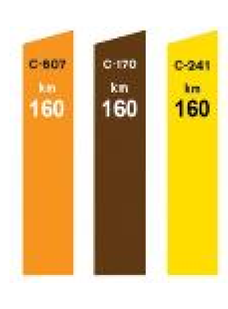




S-574 b

HITO MIRIAMÉTRICO EN AUTOPISTA DE PEAJE

Indica el punto kilométrico de una autopista de peaje cuando aquel es múltiplo de diez.



S-575

HITO MIRIAMÉTRICO

Indica el punto kilométrico de una carretera que no es autopista ni autovía cuando aquel es múltiplo de diez. Su color se corresponderá con el de la red de la que forma parte dicha carretera.

1.2.4.8 Señales de confirmación

Las señales de confirmación tienen por objeto recordar, cuando las autoridades competentes lo estimen necesario, como puede ser a la salida de los poblados importantes, la dirección de la vía. Cuando se indiquen distancias, las cifras que las expresen se colocarán después del nombre de la localidad.

Su nomenclatura y significado son los siguientes:

N-122
ARANDA DE DUERO 33
SORIA 155

S-600

CONFIRMACIÓN DE POBLACIONES EN UN ITINERARIO POR CARRETERA CONVENCIONAL

Indica, en carretera convencional, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.









S-602

CONFIRMACIÓN DE POBLACIONES EN UN ITINERARIO POR AUTOPISTA O AUTOVÍA

Indica, en una autopista o autovía, los nombres y distancias en kilómetros a las poblaciones expresadas.

1.2.4.9 Señales de uso específico en poblado

Están constituidas por módulos, utilizados conjunta o separadamente, cuya finalidad común es comunicar que los lugares a que se refieren se alcanzan siguiendo el sentido marcado por la flecha, y cuya nomenclatura y significado respectivos son los siguientes:



S-700

LUGARES DE LA RED VIARIA URBANA

Indica los nombres de calles, avenidas, plazas, glorietas o de cualquier otro punto de la red viaria.



S-710

LUGARES DE INTERÉS PARA VIAJEROS

Indica los lugares de interés para los viajeros, tales como estaciones, aeropuertos, zonas de embarque de los puertos, hoteles, campamentos, oficinas de turismo y automóvil club.



S-720

LUGARES DE INTERÉS DEPORTIVO O RECREATIVO

Indica los lugares en que predomina un interés deportivo o recreativo.



S-730

LUGARES DE CARÁCTER GEOGRÁFICO O ECOLÓGICO

Indica los lugares de tipo geográfico o de interés ecológico.



S-740

LUGARES DE INTERÉS MONUMENTAL O CULTURAL

Indica los lugares de interés monumental, histórico, artístico o, en general, cultural.









S-750

ZONAS DE USO INDUSTRIAL

Indica las zonas de importante atracción de camiones, mercancías y, en general, tráfico industrial pesado.



S-760

AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

Indica las autopistas y autovías y los lugares a los que por ellas puede accederse.



S-770

OTROS LUGARES Y VÍAS

Indica las carreteras que no sean autopistas o autovías, los poblados a los que por ellas pueda accederse, así como otros lugares de interés público no comprendidos en las señales S-700 a S-760.

1.2.5 Paneles complementarios

Precisan el significado de la señal que complementan. Su nomenclatura y significado son los siguientes:

150 m

S-800

DISTANCIA AL COMIENZO DEL PELIGRO O PRESCRIPCIÓN

Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquél en que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla. En el caso de que esté colocada bajo la señal de advertencia de peligro por estrechamiento de calzada, puede indicar la anchura libre del citado estrechamiento.



S-810

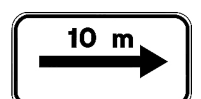
LONGITUD DEL TRAMO PELIGROSO O SUJETO A PRESCRIPCIÓN

Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.







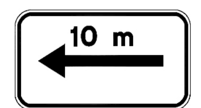


S-820

EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN, A UN LADO

Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.

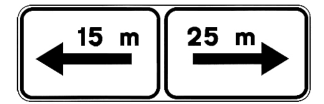
S-821



EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN, A UN LADO

Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.

S-830



EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN, A AMBOS LADOS

Colocada bajo una señal de prohibición, indica las distancias en que se aplica esta prohibición en cada sentido indicado por las flechas.



S-840

PRESEÑALIZACIÓN DE DETENCIÓN OBLIGATORIA

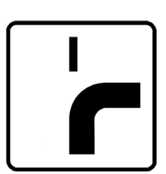
Colocada bajo la señal de "Ceda el paso", indica la distancia a que se encuentra la señal "Detención obligatoria" o "Stop" de la próxima intersección.



S-850

ITINERARIO CON PRIORIDAD

Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



S-851

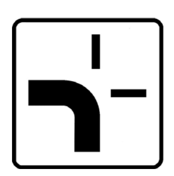
ITINERARIO CON PRIORIDAD

Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.









S-852

ITINERARIO CON PRIORIDAD

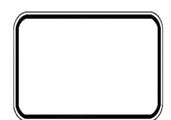
Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



S-853

ITINERARIO CON PRIORIDAD

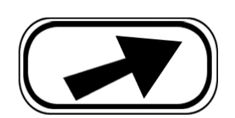
Panel adicional de la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



S-860

GENÉRICO

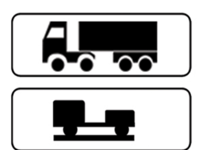
Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que esté colocado.



S-870

APLICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN

Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la misma se refiere exclusivamente al ramal de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha. Colocada bajo otra señal, indica que ésta se aplica solamente en el ramal de salida.



S-880

APLICACIÓN DE SEÑALIZACIÓN A DETERMINADOS VEHÍCULOS

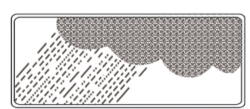
Indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la misma se refiere exclusivamente a los vehículos que figuran en el panel, y que pueden ser camiones, vehículos con remolque, autobuses o ciclos.

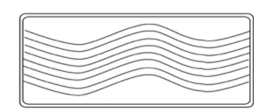












S-890

PANEL COMPLEMENTARIO DE UNA SEÑAL VERTICAL

Indica, bajo otra señal vertical, que ésta se refiere a las circunstancias que se señalan en el panel como nieve, lluvia o niebla.

1.2.6 Otras señales

Otras señales de indicación son las siguientes:



S-900

PELIGRO DE INCENDIO

Advierte del peligro que representa encender un fuego.



S-910

EXTINTOR

Indica la situación de un extintor de incendios.



S-920

ENTRADA A ESPAÑA

Indica que se ha entrado en territorio español por una carretera procedente de otro país.



S-930

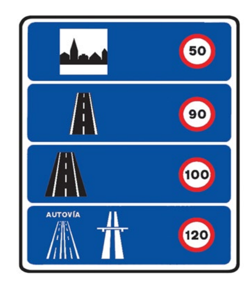
CONFIRMACIÓN DEL PAÍS

Indica el nombre del país hacia el que se dirige la carretera. La cifra en la parte inferior indica la distancia a la que se encuentra la frontera.









S-940

LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN ESPAÑA

Indica los límites genéricos de velocidad en las distintas clases de carreteras y en zona urbana en España.



S-950

RADIOFRECUENCIA DE EMISORAS ESPECÍFICAS DE INFORMACIÓN SOBRE CARRETERAS

Indica la frecuencia a que hay que conectar el receptor de radiofrecuencia para recibir información.



S-960

TELÉFONO DE EMERGENCIA

Indica la situación de un teléfono de emergencia.



S-970

APARTADERO

Indica la situación en un apartadero de un extintor de incendios y teléfono de emergencia.



S-980

SALIDAS DE EMERGENCIA

Indica la situación de una salida de emergencia.



S-990

CARTEL FLECHA INDICATIVA SEÑAL DE EMERGENCIA EN TÚNELES

Indica la dirección y distancia a una salida de emergencia.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SEÑALES DE INDICACIÓN

- Objeto:

  Artículo 158, apartados 1 y 3 (R.G.C.)

- Clases:

  Artículo 158, apartado 2 (R.G.C.)

- Señales de indicaciones generales:

  Artículo 159 (R.G.C.)

- Señales de carriles:

  Artículo 160 (R.G.C.)

- Señales de servicio:

  Artículo 161 (R.G.C.)

- Señales de orientación:

  Artículo 162 (R.G.C.)

  Norma 8.1-IC de Señalización Vertical del Ministerio de FOMENTO

- Paneles complementarios:

  Artículo 163 (R.G.C.)

- Otras señales:







TEMA 6 MARCAS VIALES

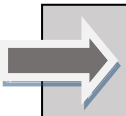






1 MARCAS VIALES

1.1 OBJETO



Las **marcas** sobre el pavimento, o marcas viales, tienen por objeto regular la circulación y **advertir o guiar** a los usuarios de la vía, y pueden emplearse solas o con otros medios de señalización, a fin de reforzar o precisar sus indicaciones.

1.2 FUNCIONES

Tienen, en consecuencia, alguna de las funciones siguientes:

Funciones



- **Advertir, guiar y orientar a los conductores** y demás usuarios de la vía, dándoles información e indicaciones útiles.
- **Mejorar la seguridad, fluidez, comodidad y eficacia de la circulación.**
- **Delimitar carriles** de circulación.
- **Reforzar o precisar** las indicaciones de otras señales.
- **Repetir o recordar** una señal vertical.
- **Separar sentidos** de circulación.
- **Delimitar las zonas excluidas al tráfico, las reservadas** a la circulación de determinados vehículos o a estacionamiento.
- **Permitir** un **mejor aprovechamiento** de la **calzada disponible** y **favorecer** en los conductores la **disciplina de carril**.



1.3 CLASES

Las marcas viales pueden ser blancas, amarillas, azules, blancas y rojas según la clasificación que figura a continuación:

MARCAS VIALES	MARCAS BLANCAS	LONGITUDINALES	• Marca longitudinal continua • Marca longitudinal discontinua • Marca longitudinales discontinuas dobles • Marcas continuas adosadas a discontinuas • Líneas de borde y estacionamiento • Marcas de guía en la intersección
		TRANSVERSALES	• Marca transversal continua • Marca transversal discontinua • Marca de paso para peatones • Marca de paso para ciclistas
		SEÑALES HORIZONTALES DE CIRCULACIÓN	• Ceda el paso • Detención obligatoria o stop • Limitación de velocidad • Flecha de selección de carriles • Flecha de salida • Flecha de fin de carril • Flecha de retorno
		OTRAS MARCAS E INSCRIPCIONES DE COLOR BLANCO	• Marca de bifurcación • Marca de paso a nivel • Inscripción de carril o zona reservada • Marca de comienzo de carril reservado • Marca de vía ciclista • Líneas y marcas de estacionamiento • Cebreado • Línea de borde de calzada • Otras marcas o inscripciones
	MARCAS AMARILLAS	• Marca de zig-zag • Marca longitudinal continua • Marca longitudinal discontinua • Cuadrícula de marcas amarillas	
	MARCAS AZULES	• Marcas de estacionamiento	
	MARCAS BLANCAS Y ROJAS	• Damero blanco y rojo	







1.3.1 Marcas blancas longitudinales



MARCA LONGITUDINAL CONTINUA

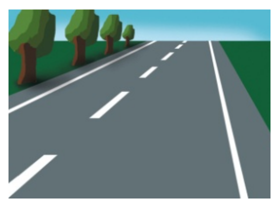
Una **línea continua** sobre la calzada significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe atravesarla ni circular sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de aquella.



Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas adosadas tiene el mismo significado.



Una línea blanca continua sobre la calzada también puede indicar la existencia de un carril especial, y los conductores de los vehículos que circulen por el carril especial pueden sobrepasarla con las debidas precauciones para abandonarlo cuando así lo exija la maniobra o el destino que pretenden seguir. En este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.



MARCA LONGITUDINAL DISCONTINUA

Una línea **discontinua** en la calzada está **destinada** a delimitar los carriles con el fin de guiar la circulación. **Significa** que ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, en calzada con carriles estrechos (de menos de 3 metros de anchura).

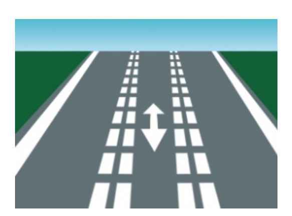


Puede además estar destinada a:

- **Anunciar** al conductor, que se aproxima a una marca longitudinal continua, la prohibición que esta marca implica o la proximidad de un tramo de vía que presente un riesgo especial. En estos casos, la separación entre los trazos de la línea es sensiblemente más corta que en el caso general.



- **Indicar** la existencia de un carril especial (para determinada clase de vehículos, de entrada o salida, u otro). En este caso la marca es sensiblemente más ancha que en el caso general.



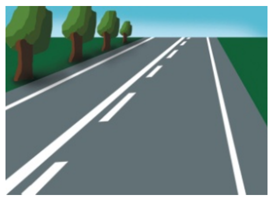
MARCAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS DOBLES

Como caso especial de línea discontinua, las dobles que delimitan un carril por ambos lados significan que este es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar reglamentada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios.



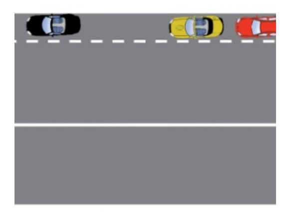






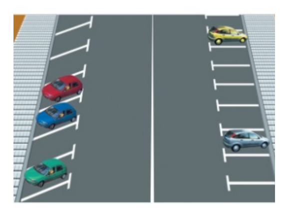
MARCAS LONGITUDINALES CONTINUAS ADOSADAS A DISCONTINUAS

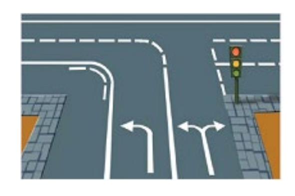
Cuando una marca consista en una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua, los conductores no deben tener en cuenta más que la línea situada en el lado por el que circulan. Cuando estas marcas separen sentidos distintos de circulación, esta disposición no impide que los conductores que hayan efectuado un adelantamiento vuelvan a ocupar su lugar normal en la calzada.



LÍNEAS DE BORDE Y ESTACIONAMIENTO

A los efectos de este epígrafe (1.3.1.), no se consideran incluidas las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos más visibles, los bordes de la calzada o los lugares de estacionamiento contemplados en otras marcas o inscripciones de color blanco (1.3.4.).



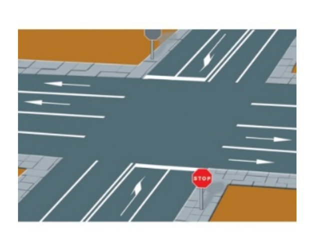


MARCAS DE GUÍA EN LA INTERSECCIÓN

Indican a los conductores cómo se debe realizar determinada maniobra en una intersección.



1.3.2 Marcas blancas transversales



MARCA TRANSVERSAL CONTINUA

Una **línea continua**, dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles, es una línea de detención que indica que ningún vehículo o animal ni su carga debe franquearla en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal horizontal o vertical de detención obligatoria, una señal de prohibición de pasar sin detenerse, un paso para peatones indicado por una marca vial, un semáforo o una señal de detención efectuada por un Agente de la circulación o por la existencia de un paso a nivel o puente móvil. Si, por circunstancias excepcionales, desde el lugar donde se ha efectuado la detención no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde tenga visibilidad sin poner en peligro a ningún usuario de la vía.





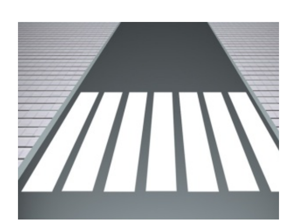




MARCA TRANSVERSAL DISCONTINUA

Una **línea discontinua** dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles es una línea de detención que indica que, salvo en circunstancias anormales que reduzcan la visibilidad, ningún vehículo o animal ni su carga deben franquearla:

- cuando tengan que ceder el paso, en cumplimiento de la obligación impuesta por una señal vertical u horizontal de "Ceda el paso", por una flecha verde de giro de un semáforo,
- o cuando no haya ninguna señal de prioridad por aplicación de las normas que rigen esta.



MARCA DE PASO PARA PEATONES

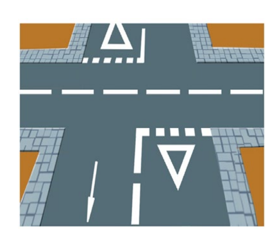
Una **serie de líneas** de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de esta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas.



MARCA DE PASO PARA CICLISTAS

Una marca consistente en **dos líneas transversales discontinuas y paralelas** sobre la calzada, indica un paso para ciclistas donde estos **tienen preferencia**.

1.3.3 Señales horizontales de circulación



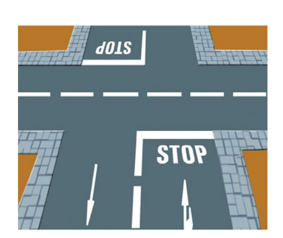
CEDA EL PASO

Un **triángulo**, marcado sobre la calzada con el vértice opuesto al lado menor y dirigido hacia el vehículo que se acerca, indica a su conductor la obligación que tiene en la próxima intersección de ceder el paso a otros vehículos. Si el mencionado triángulo está **situado en un carril delimitado por líneas longitudinales**, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.









DETENCIÓN OBLIGATORIA O STOP

El símbolo "STOP", marcado sobre la calzada, **indica** al conductor:

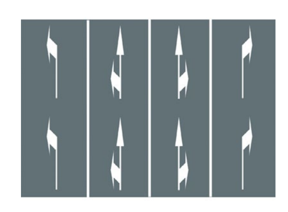
- la obligación de detener su vehículo ante una próxima línea de detención o, si esta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima,
- y de ceder el paso a los vehículos que circulen por esa calzada.

Si el citado símbolo está **situado en un carril delimitado por líneas longitudinales**, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril.



SEÑAL DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

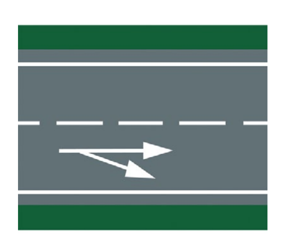
Indica que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en kilómetros por hora. Si la cifra está **situada en un carril delimitado por líneas longitudinales**, la anterior prohibición se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril. La limitación establecida se aplica hasta la próxima señal de "Fin de prohibición", "Fin de limitación de velocidad" u otra señal de "Velocidad máxima" diferente.



FLECHA DE SELECCIÓN DE CARRILES

Una flecha, situada en un carril delimitado por líneas longitudinales, indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en que aquel se halle o, si la señalización lo permite, cambiarse a otro carril.

Esta flecha puede ir complementada con una inscripción de destino.



FLECHA DE SALIDA

Indica a los conductores el lugar donde pueden iniciar el cambio de carril para tomar una salida y la dirección propia de esta.



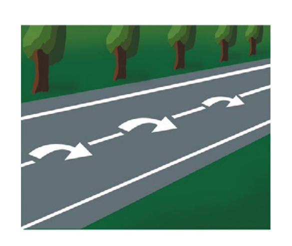
FLECHA DE FIN DE CARRIL

Indica que el carril en que está situada termina próximamente y es preciso seguir su indicación.









FLECHA DE RETORNO

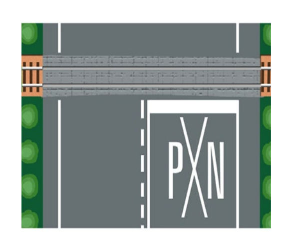
Una flecha, situada aproximadamente en el eje de una calzada de doble sentido de circulación y que apunta hacia la derecha, anuncia la proximidad de una línea continua que implica la prohibición de circular por su izquierda e indica, por tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo cuanto antes por el carril a la derecha de la flecha.

1.3.4 Otras marcas e inscripciones de color blanco



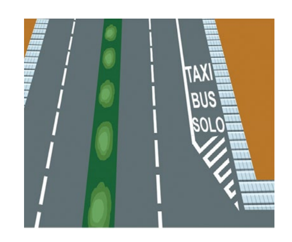
MARCA DE BIFURCACIÓN

Anuncia al conductor que se aproxima a una bifurcación en la calzada por la que transita, con posible reajuste del número total de carriles antes y después de ella.



MARCA DE PASO A NIVEL

Las letras "P" y "N", una a cada lado de un aspa, indican la proximidad de un paso a nivel.



INSCRIPCIÓN DE CARRIL O ZONA RESERVADA

Indica que un carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses (bus), taxis y ciclos.



MARCA DE COMIENZO DE CARRIL RESERVADO

Indica el comienzo de un carril reservado para determinados vehículos.



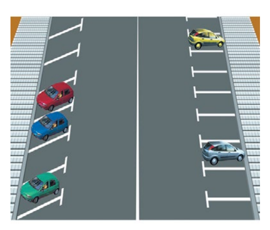
MARCA DE VÍA CICLISTA

Indica una vía ciclista o senda ciclable.





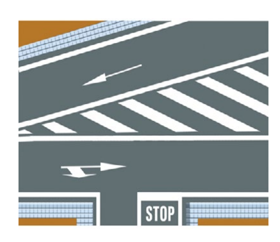






LÍNEAS Y MARCAS DE ESTACIONAMIENTO

Delimitan los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos.



CEBREADO

Una zona marcada con franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua, significa que ningún conductor debe entrar con su vehículo o animal en la citada zona excepto los obligados a circular por el arcén.



LÍNEA DE BORDE DE CALZADA

Delimita para hacer más visible el borde de la calzada.



OTRAS MARCAS E INSCRIPCIONES DE COLOR BLANCO EN LA CALZADA

Repiten indicaciones de señales o proporcionan a los usuarios indicaciones útiles.

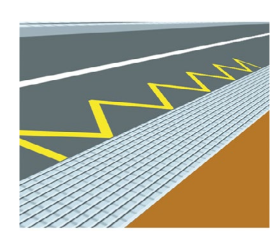






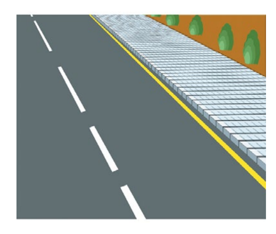
1.3.5 Marcas de otros colores

1.3.5.1 Marcas amarillas



MARCA EN ZIG-ZAG

Indica el lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia de ningún vehículo. Generalmente se utilizará en zonas de parada (no estacionamiento) de autobuses o destinadas a la carga y descarga de vehículos.



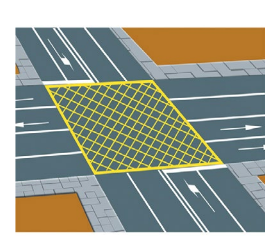
MARCA LONGITUDINAL CONTINUA

Una línea continua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que la parada y el estacionamiento están prohibidos o sometidos a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.



MARCA LONGITUDINAL DISCONTINUA

Una línea discontinua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que el estacionamiento está prohibido o sometido a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.



CUADRÍCULA DE MARCAS AMARILLAS

Un conjunto de líneas amarillas entrecruzadas recuerda a los conductores la prohibición de entrar en el cruce cuando previsiblemente puedan quedarse inmovilizados en medio de él.

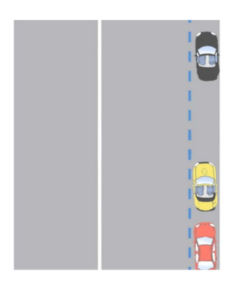






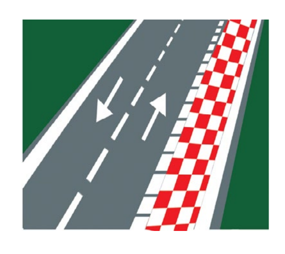
1.3.5.2 Marcas azules





Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de color azul en lugar del normal color blanco, indican que en ciertos períodos del día, la duración del estacionamiento autorizado está limitada.

1.3.5.3 Damero blanco y rojo



Una cuadrícula de marcas blancas y rojas indica el lugar donde empieza una zona de frenado de emergencia y prohíbe la parada, el estacionamiento o la utilización de esta parte de la calzada con otros fines.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

MARCAS VIALES

- Objeto y clases:

  Artículo 166 (R.G.C.)

- Marcas blancas longitudinales:

  Artículo 167 (R.G.C.)

- Marcas blancas transversales:

  Artículo 168 (R.G.C.)

- Señales horizontales de circulación:

  Artículo 169 (R.G.C.)

- Otras marcas e inscripciones de color blanco:

  Artículo 170 (R.G.C.)

- Marcas de otros colores:

  Artículo 171 (R.G.C.)







TEMA 7 SEMÁFOROS, AGENTES, SEÑALES CIRCUNSTANCIALES Y DE BALIZAMIENTO





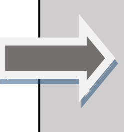


1 SEMÁFOROS

1.1 CONCEPTO

En ocasiones las **distintas corrientes circulatorias** que se cruzan, **son notoriamente intensas**. Dejar en estos casos la ordenación del tráfico a la aplicación de la regla general de prioridad o a las señales verticales normales, no es suficiente para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación y el derecho que todos los usuarios tienen a circular y compartir la vía. En tales situaciones se recurre a la **señalización con semáforos**, que es un **medio automático eficaz** para controlar y regular el tráfico, para repartir el tiempo de utilización del área común entre las distintas corrientes circulatorias que llegan a ella.





Se conoce con el nombre de **semáforo** las señales eléctricas constituidas por luces que tienen por objeto el control del movimiento de vehículos en unas condiciones óptimas de seguridad y fluidez. El **semáforo** asigna de forma alternativa el **derecho de paso** a cada movimiento o grupo de movimientos que confluyen en una intersección.

La disposición en planta de las intersecciones con semáforos es algo distinta de la de aquellas que no los tienen. En estas últimas, la preferencia de unas vías sobre otras suele ser permanente, bien porque se sigue la norma general de preferencia a la derecha o bien porque se indica con señales adecuadas, y muchas veces con una disposición física de la intersección, cuál es la vía que tiene prioridad. Si hay semáforos, lo que suele ocurrir en las intersecciones con mayor intensidad de tráfico, la preferencia es alternativa, con secuencias que pueden ser variables en función de las condiciones del tráfico.

Los semáforos **se colocarán normalmente** a la derecha de la calzada, en postes adecuados y con su borde inferior a más de 2 metros y menos de 3,50 metros sobre la calzada. En ocasiones pueden situarse también en el lado izquierdo, cuando se trate de **vías de doble calzada y con isleta o separación** en el centro de la vía, o sobre la banda que regulan, en cuyo caso deberán situarse a una altura no inferior a 4,50 metros.

1.2 ELEMENTOS QUE COMPONEN EL SEMÁFORO

El semáforo consta de los elementos físicos y funcionales que a continuación se indican.

Se denomina **cabeza** a la armadura que contiene las partes visibles del semáforo. Cada cabeza tiene un número determinado de luces orientadas en diversas direcciones. El conjunto de las luces que están orientadas en la misma dirección se denomina **cara del semáforo**. En cada cara del semáforo, existirá una, dos o usualmente tres o más unidades ópticas, que están formadas por una **bombilla**, un **reflector** cóncavo para concretar el haz luminoso en una dirección determinada y un **vidrio difusor** circular, cuyo diámetro es mayor cuando se pretende reforzar el efecto de la señal.

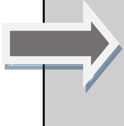
Aunque no es imprescindible, se suele colocar una **visera encima o alrededor de cada una de las unidades ópticas**. Esta visera tiene dos **fines**:



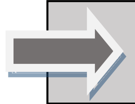




- el **primero** es el de evitar que, a determinadas horas, los rayos del sol incidan sobre dichas unidades ópticas y den la impresión de que están iluminadas,
- el **segundo** es el de impedir que la señal emitida por el semáforo sea vista desde otros lugares distintos a aquel hacia el que está enfocada. Para **ambos** fines lo más aconsejable es que la parte interior de la visera esté pintada de negro mate.



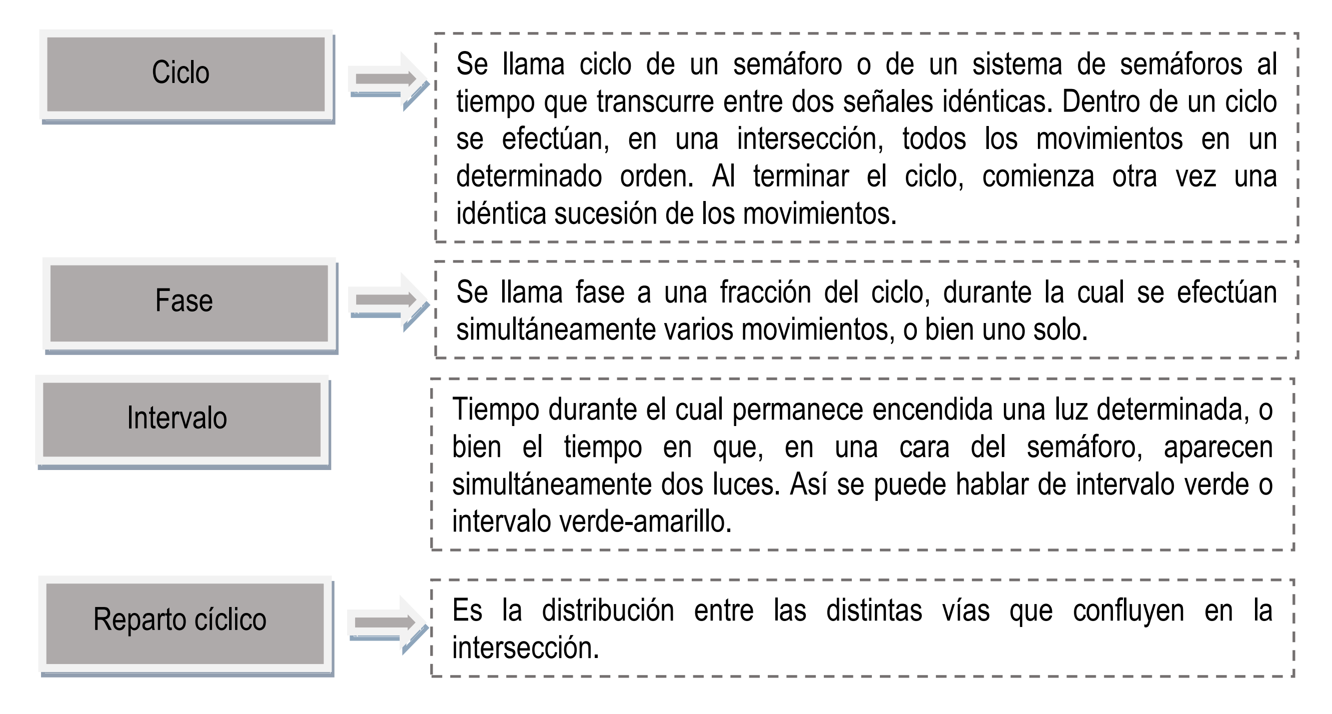
El **regulador** es el mecanismo o dispositivo que sirve para ordenar los cambios de luces del semáforo. Los hay de todo tipo, desde los más anticuados (que funcionan por medio de un mecanismo electromecánico) hasta los compactos con transistores, en cuyo interior no existe ninguna pieza móvil.



El **detector** es el dispositivo que registra y transmite cualquier información referente a determinada característica del tráfico o de la vía.

1.3 CICLO, FASE, INTERVALO Y REPARTO

En los semáforos existen una serie de conceptos generales que es conveniente recordar para utilizar en cada momento la terminología adecuada y que a continuación se van a exponer.



Ciclo

Se llama ciclo de un semáforo o de un sistema de semáforos al tiempo que transcurre entre dos señales idénticas. Dentro de un ciclo se efectúan, en una intersección, todos los movimientos en un determinado orden. Al terminar el ciclo, comienza otra vez una idéntica sucesión de los movimientos.

Fase

Se llama fase a una fracción del ciclo, durante la cual se efectúan simultáneamente varios movimientos, o bien uno solo.

Intervalo

Tiempo durante el cual permanece encendida una luz determinada, o bien el tiempo en que, en una cara del semáforo, aparecen simultáneamente dos luces. Así se puede hablar de intervalo verde o intervalo verde-amarillo.

Reparto cíclico

Es la distribución entre las distintas vías que confluyen en la intersección.

1.4 OBEDIENCIA

Los usuarios de la vía deben obedecer las indicaciones de los semáforos situados **inmediatamente a su derecha**, encima de la calzada o encima de su carril, y si no existen en dichos emplazamientos y pretenden girar a la izquierda o seguir de frente, las de los situados inmediatamente a su izquierda. Si existen semáforos con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente sólo deben obedecer las de los situados inmediatamente a su izquierda.







1.5 CLASES DE SEMÁFOROS

Las señales de indicación se subdividen en:
Semáforos reservados para peatones Semáforos circulares para vehículos Semáforos cuadrados para vehículos o de carril Semáforos reservados a determinados vehículos

A continuación se inserta un cuadro en el que figuran las clases de semáforos.

SEMÁFOROS	CARACTERÍSTICAS	
SEMÁFOROS PARA PEATONES	• Una luz roja no intermitente en forma de peatón inmóvil • Una luz verde no intermitente en forma de peatón en marcha • Una luz verde intermitente en forma de peatón en marcha	
SEMÁFOROS CIRCULARES PARA VEHÍCULOS	• Una luz roja no intermitente • Una luz roja intermitente o dos luces rojas alternativamente intermitentes • Una luz amarilla no intermitente • Una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes • Una luz verde no intermitente • Una flecha negra sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla • Una flecha verde que se ilumina sobre fondo circular negro	
SEMÁFOROS CUADRADOS PARA VEHÍCULOS O DE CARRIL	• Una luz roja en forma de aspa • Una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo • Una luz blanca o amarilla en forma de flecha, intermitente o fija, apuntada hacia abajo en forma oblicua	
SEMÁFOROS RESERVADOS A DETERMINADOS VEHÍCULOS	• Silueta iluminada de un ciclo	
	• Franja blanca iluminada sobre fondo circular negro	• Una franja blanca horizontal iluminada • Una franja blanca vertical iluminada • Una franja blanca oblicua, hacia la izquierda o hacia la derecha, iluminada • Una franja blanca, vertical u oblicua, iluminada intermitentemente







1.5.1 Semáforos reservados para peatones



LUZ ROJA EN FORMA DE PEATÓN INMÓVIL

Una luz roja no intermitente, en forma de peatón inmóvil, indica a los peatones que no deben comenzar a cruzar la calzada.



LUZ VERDE EN FORMA DE PEATÓN EN MARCHA

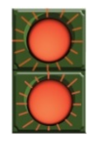
Una luz verde no intermitente, en forma de peatón en marcha, indica a los peatones que pueden comenzar a atravesar la calzada. **Cuando dicha luz pase a intermitente**, significa que el tiempo de que aún disponen para terminar de atravesar la calzada está a punto de finalizar y que se va a encender la luz roja.

1.5.2 Semáforos circulares para vehículos



LUZ ROJA NO INTERMITENTE

Una **luz roja no intermitente** prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo ni, si existe, la línea de detención anterior más próxima a aquel. Si el semáforo estuviese dentro o al lado opuesto de una intersección, los vehículos no deben internarse en ésta ni, si existe, rebasar la línea de detención situada antes de aquella.



LUZ ROJA INTERMITENTE

Una **luz roja intermitente**, o dos luces rojas alternativamente intermitentes, prohíben temporalmente el paso a los vehículos antes de un paso a nivel, una entrada a un puente móvil o a un pontón transbordador, en las proximidades de una salida de vehículos de extinción de incendios o con motivo de la aproximación de una aeronave a escasa altura.



LUZ AMARILLA NO INTERMITENTE

Una **luz amarilla no intermitente** significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del semáforo en condiciones de seguridad suficientes.









LUZ AMARILLA INTERMITENTE

Una **luz amarilla intermitente**, o dos luces amarillas alternativamente intermitentes, obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso. Además, no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.



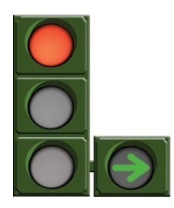
LUZ VERDE NO INTERMITENTE

Una **luz verde no intermitente** significa que está permitido el paso con prioridad, excepto en el caso de que la situación de la circulación sea tal que, previsiblemente, el vehículo pueda quedar detenido en la intersección, en un paso para peatones o para ciclistas, de forma que impida u obstruya la circulación transversal de vehículos, peatones o ciclistas.



FLECHA NEGRA SOBRE UNA LUZ ROJA O AMARILLA

Una **flecha negra** sobre una luz roja no intermitente o sobre una luz amarilla no cambia el significado de dichas luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.



FLECHA VERDE SOBRE FONDO CIRCULAR NEGRO

Una **flecha verde** que se ilumina sobre fondo circular negro significa que los vehículos pueden tomar la dirección y sentido indicados por aquella, cualquiera que sea la luz que esté simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo.

Cualquier vehículo que, al encenderse la flecha verde, se encuentre en un carril reservado exclusivamente para la circulación en la dirección y sentido indicados por la flecha o que, sin estar reservado, sea el que esta circulación tenga que utilizar, deberá avanzar en dicha dirección y sentido.

Los vehículos que avancen siguiendo la indicación de una flecha verde deben hacerlo con precaución, dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los peatones que estén cruzando la calzada.







1.5.3 Semáforos cuadrados para vehículos, o de carril

Los semáforos de ocupación de carril **afectan exclusivamente** a los vehículos que circulen por el carril sobre el que están situados o en el que se indique en el panel de señalización variable.

El significado de sus luces es el siguiente:



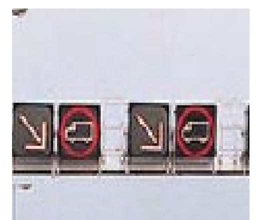
LUZ ROJA EN FORMA DE ASPA

Una **luz roja en forma de aspa** determina la prohibición de ocupar el carril indicado. Los conductores de los vehículos que circulen por este carril deberán abandonarlo en el tiempo más breve posible.



LUZ VERDE EN FORMA DE FLECHA

Una **luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo** indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia entre los distintos tipos de señales, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

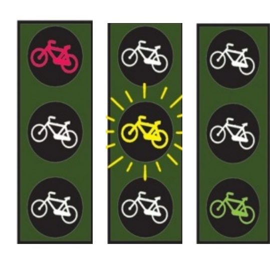


LUZ BLANCA O AMARILLA EN FORMA DE FLECHA

Una **luz blanca o amarilla en forma de flecha, fija o intermitente**, apuntada hacia abajo en forma oblicua, indica a los usuarios del carril correspondiente la necesidad de irse incorporando en condiciones de seguridad al carril hacia el que apunta la flecha, toda vez que aquel por el que circula va a quedar cerrado en corto espacio.

1.5.4 Semáforos reservados a determinados vehículos

1.5.4.1 Semáforos reservados a ciclos y ciclomotores



Cuando las luces de los semáforos presentan la **silueta iluminada de un ciclo** sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores.



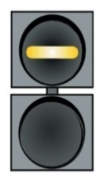




1.5.4.2 Semáforos reservados para tranvías autobuses y otros

Cuando, excepcionalmente, el semáforo consista en una **franja blanca iluminada sobre fondo circular negro,** sus indicaciones se refieren exclusivamente a los tranvías y a los autobuses de líneas regulares, a no ser que exista un carril reservado para autobuses o para autobuses, taxis y otros vehículos. En tal caso, sólo se refieren a los que circulen por él.

El significado de estos semáforos es el siguiente:



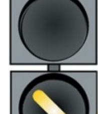
FRANJA BLANCA HORIZONTAL ILUMINADA

Una franja blanca horizontal iluminada prohíbe el paso en las mismas condiciones que la luz roja no intermitente.



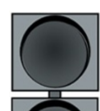
FRANJA BLANCA VERTICAL ILUMINADA

Una franja blanca vertical iluminada permite el paso de frente.



FRANJA BLANCA OBLICUA ILUMINADA

Una franja blanca oblicua, hacia la izquierda, iluminada, indica que está permitido el paso para girar a la izquierda.



FRANJA BLANCA OBLICUA ILUMINADA

Una franja blanca oblicua, hacia la derecha, iluminada, indica que está permitido el paso para girar a la derecha.



FRANJA BLANCA, VERTICAL U OBLICUA, ILUMINADA INTERMITENTEMENTE

Una franja blanca, vertical u oblicua, iluminada intermitentemente, indica que los citados vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz amarilla fija.







2 SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN

En ocasiones la circulación es regulada por Agentes de la autoridad. Son los Agentes de la Circulación que forman parte de la denominada Policía de Tráfico

2.1 NORMAS GENERALES

- Los agentes de la autoridad responsables del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche.
- Sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.
- Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el epígrafe 2.2.4, párrafo 2º, de este mismo tema, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retro reflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.
- Las señales y órdenes de los agentes que regulan la circulación prevalecen sobre las demás señales, así como sobre las normas de la circulación, aunque estén en contradicción con dichas normas y señales.

Los agentes de la autoridad responsables del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche.

Sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Tanto los **agentes de la autoridad** que regulen la circulación como la **Policía Militar**, el **personal de obras** y **el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial**, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las **patrullas escolares**, el **personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto**, habilitado a los efectos contemplados en el epígrafe 2.2.4, párrafo 2º, de este mismo tema, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retro reflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.







Las señales y órdenes de los agentes que regulan la circulación **prevalecen** sobre las demás señales, así como sobre las normas de la circulación, aunque estén en contradicción con dichas normas y señales.

2.2 CLASES

Los Agentes de la Circulación cuando dirigen y regulan el tráfico lo hacen mediante señales que realizan:



Las realizadas con el brazo o con una luz son señales ópticas, las realizadas con silbato son acústicas.

<table>
<tr><th colspan="3">CLASIFICACIÓN de las señales de los Agentes de Circulación</th></tr>
<tr><td rowspan="4">SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN</td><td>Con los brazos</td><td>• Brazo levantado verticalmente
• Brazo o brazos extendidos horizontalmente
• Brazo extendido moviéndose alternativamente de arriba abajo
• Balanceo de una luz roja o amarilla</td></tr>
<tr><td>Con el silbato</td><td>• Una serie de toques de silbato cortos y frecuentes
• Un toque largo</td></tr>
<tr><td>Desde el vehículo</td><td>• Bandera roja
• Bandera verde
• Bandera amarilla
• Brazo extendido hacia abajo
• Luz roja o amarilla intermitente o destellante</td></tr>
<tr><td colspan="2">Otras señales</td></tr>
</table>







2.2.1 Señales realizadas con los brazos



BRAZO LEVANTADO VERTICALMENTE

Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad suficiente. Si la señal se efectúa en una intersección, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella.

La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente.

En una **intersección, la detención debe efectuarse** antes de entrar en ella.

Con posterioridad a esta señal, **el agente podrá indicar**, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.



BRAZO O BRAZOS EXTENDIDOS HORIZONTALMENTE

Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos y cualquiera que sea el sentido de su marcha. Esta señal permanece en vigor aunque el agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.



BALANCEO DE UNA LUZ ROJA O AMARILLA

Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.



BRAZO EXTENDIDO MOVIÉNDOLO ALTERNATIVAMENTE DE ARRIBA ABAJO

Obliga a **disminuir** la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.







2.2.2 Señales realizadas con un silbato



Cuando hacen una serie de **toques cortos y frecuentes** ordenan la **detención** de los vehículos. Cuando hacen un **toque largo** ordenan la **reanudación de la marcha**.

2.2.3 Señales realizadas desde un vehículo

Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1, recogida en el tema 19, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquellos, entre los cuales están los siguientes:



BANDERA ROJA

Indica que a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.



BANDERA VERDE

Indica que, a partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.



BANDERA AMARILLA

Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro.

Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquier otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.









BRAZO EXTENDIDO HACIA ABAJO INCLINADO Y FIJO

El agente desde un vehículo indica la obligación de detenerse en el lado derecho a aquellos usuarios a los que va dirigida la señal.

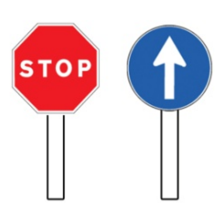


LUZ ROJA O AMARILLA INTERMITENTE O DESTELLANTE HACIA DELANTE

El agente desde un vehículo indica al conductor del que le precede que debe detener el vehículo en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, y siguiendo las instrucciones que imparta el agente mediante la megafonía.

2.2.4 Otras señales

Cuando las circunstancias así lo exijan, los agentes podrán utilizar cualquier otra indicación distinta a las anteriores, realizada de forma clara.



En ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones reglamentariamente establecidas, **la Policía Militar** podrá regular la circulación, y el **personal de obras** en la vía y **el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial** podrán regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una **paleta** y, por este mismo medio, **las patrullas escolares** invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha.

Cuando la autoridad competente autorice la celebración de actividades deportivas o actos que aconsejen establecer limitaciones a la circulación en vías urbanas o interurbanas, la autoridad responsable del tráfico podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados, en los términos del Anexo II del Reglamento General de Circulación que regula estos eventos.

Cuando las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en el ámbito de sus funciones, establezcan controles policiales de seguridad ciudadana en la vía pública, podrán regular el tráfico exclusivamente en el caso de ausencia de agentes de circulación.

La forma y significado de las señales y órdenes de los agentes de la circulación se ajustarán a lo que establece el Catálogo oficial de señales de circulación. Estas señales figuran también en el Anexo I del Reglamento General de Circulación.







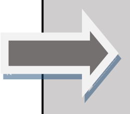
3 SEÑALES CIRCUNSTANCIALES Y DE BALIZAMIENTO

Dentro de las señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía se encuentran:



- Los **paneles de mensaje** variable
- Los **dispositivos de barrera** de las señales de balizamiento

3.1 PANELES DE MENSAJE VARIABLE



Los **paneles de mensaje variable** tienen por objeto regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico. Se utilizarán **para dar información** a los conductores, advertirles de posibles **peligros** y dar **recomendaciones** o **instrucciones** de **obligado** cumplimiento, en relación con la variación de una serie de circunstancias como son: adherencia del pavimento, niveles de tráfico, visibilidad, viento, capacidad de la vía e itinerario a seguir.

A continuación se exponen algunos ejemplos:





De las condiciones de adherencia del pavimento



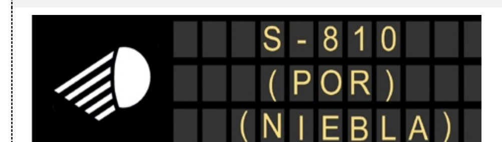








De los niveles de tráfico





De las condiciones de visibilidad





De la fuerza del viento





De la capacidad de la vía









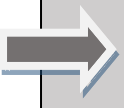


Del itinerario a seguir

Las modificaciones que estos paneles de mensaje variable introducen respecto de la habitual señalización vertical y horizontal terminan cuando lo establezca el propio panel o las causas que motivaron su imposición, momento a partir del cual aquellas vuelven a regir.

El contenido de los textos y gráficos de los paneles de señalización de mensaje variable se ajustará a lo dispuesto en el Catálogo oficial de señales de circulación.

3.2 Señales de Balizamiento



Se conocen con el nombre de **balizamiento** al conjunto de luces y dispositivos que indican el desarrollo o trazado de una vía o de los obstáculos que sobre ella se encuentran.

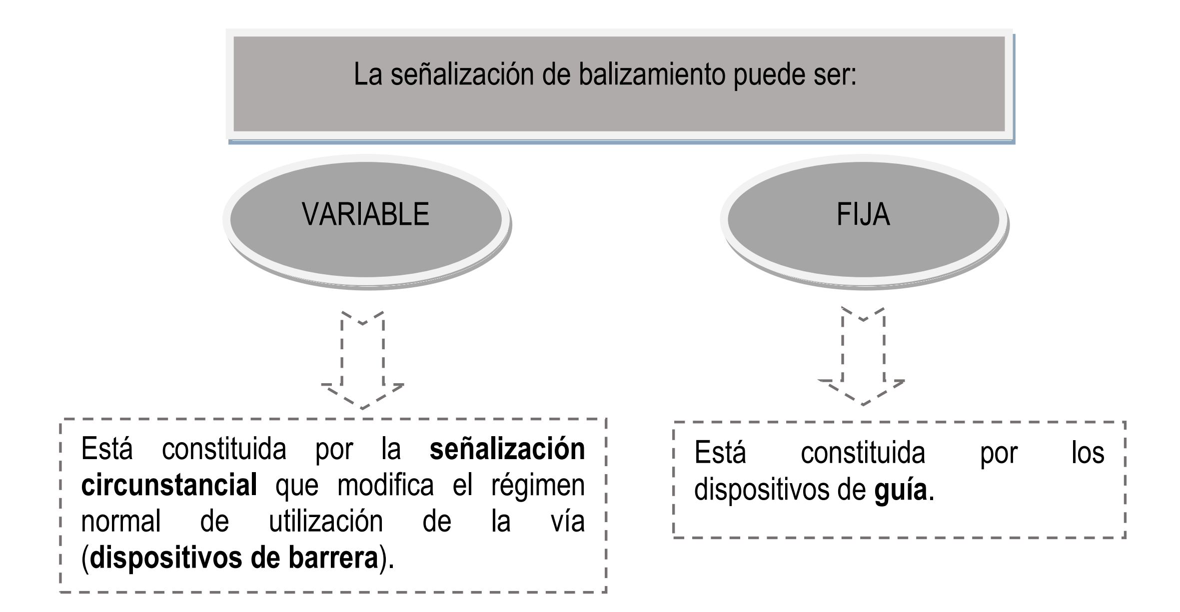
La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de balizamiento se ajustarán a lo que se establece en el Catálogo oficial de señales de circulación.







3.2.1 Clases



CLASIFICACIÓN de las señales de balizamiento		
DISPOSITIVOS DE BARRERA	• Barrera fija • Barrera o semibarrera móviles • Panel direccional provisional • Banderitas, conos o dispositivos análogos • Luz roja fija • Luces amarillas fijas o intermitentes	
DISPOSITIVOS DE GUÍA	HITOS	• De vértice • De aristas
	PANEL DIRECCIONAL PERMANENTE	
	CAPTAFAROS	• Barrera • Horizontales (ojos de gato)
	BALIZAS	• Planas • Cilíndricas
	BARRERAS LATERALES	







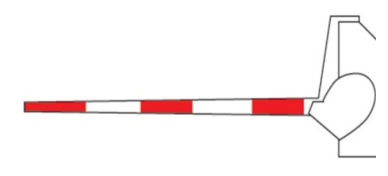
3.2.2 Dispositivos de barrera

Son los dispositivos que prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan. Se pueden enumerar los siguientes:



BARRERA FIJA

Prohíbe el paso a la vía o parte de ésta que delimita.



BARRERA O SEMIBARRERA MÓVILES

Prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentren en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento u otros.



PANEL DIRECCIONAL PROVISIONAL

Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.



BANDERITAS, CONOS O DISPOSITIVOS ANÁLOGOS

Prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.



LUZ ROJA FIJA

Indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.



LUCES AMARILLAS FIJAS O INTERMITENTES

Prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.







3.2.3 Dispositivos de guía

Tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos.

Son los siguientes:

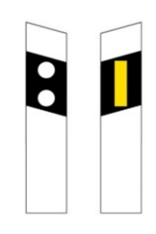


HITO DE VÉRTICE

Elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retro reflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.

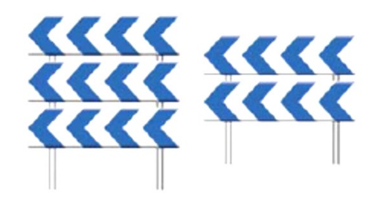


HITO DE ARISTA



Elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.

Cuando están a la derecha, su color es amarillo o blanco; cuando están a la izquierda su color es blanco.



PANEL DIRECCIONAL PERMANENTE

Dispositivo de balizamiento implantado con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.



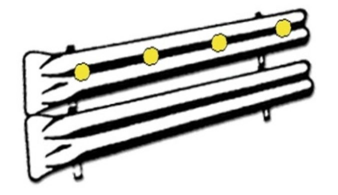
CAPTAFAROS HORIZONTALES (OJOS DE GATO)



Se colocan en la calzada para resaltar los límites de los carriles, los sentidos de circulación o los bordes de la calzada y guiar la circulación.

Constituyen una gran ayuda para los conductores y aumentan la seguridad de la circulación.

CAPTAFAROS DE BARRERA



Van incorporados a las barreras laterales. Cuando están en las barreras situadas a la derecha de la calzada, su color es blanco o amarillo. Cuando se encuentran en las barreras del lado izquierdo el color es blanco.









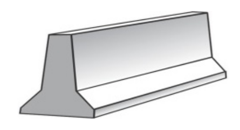
BALIZAS PLANAS

Indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.



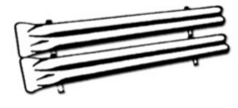
BALIZAS CILÍNDRICAS

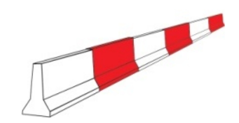
Refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.



BARRERAS LATERALES

Pueden ser rígidas, semirrígidas y desplazables. Indican el borde de la plataforma protegiendo frente a las salidas de la vía.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SEMÁFOROS

- Obediencia:

  Artículo 132, apartado 3 (R.G.C.)

- Para peatones:

  Artículo 145 (R.G.C.)

- Circulares para vehículos:

  Artículo 146 (R.G.C.)

- Cuadrados para vehículos, o de carril:

  Artículo 147 (R.G.C.)

- Reservados a determinados vehículos:

  Artículo 148 (R.G.C.)

SEÑALES Y ÓRDENES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN

- Señales de los Agentes:

  Artículo 143 (R.G.C.)

SEÑALES CIRCUNSTANCIALES Y DE BALIZAMIENTO

- Señales circunstanciales y de balizamiento:

  Artículo 144 (R.G.C.)







EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 1

1. Ordena, entre los distintos tipos de señales de circulación que se enumeran, según su orden de prioridad:

Marcas viales.
Señales y órdenes de los Agentes de circulación.
Semáforos.

2. Selecciona en la columna de la derecha la característica que más define a una marca longitudinal discontinua blanca:

<table>
<tr><td rowspan="3">Marca longitudinal discontinua blanca</td><td>Ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, en calzada con carriles estrechos (de menos de 3 metros de anchura).</td></tr>
<tr><td>Delimitan un carril por ambos lados significan que este es reversible.</td></tr>
<tr><td>El estacionamiento está prohibido o sometido a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.</td></tr>
</table>

3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Remolque. Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
- Turismo. Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.







4. ¿Qué tipo de señales son aquellas que indican a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo con el objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes?

   a) de orientación
   b) de advertencia de peligro
   c) de reglamentación

5. Selecciona la palabra que consideres correcta para que la definición tenga sentido:

El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de ___________ y ______________ para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial.

   a) regulación y administración
   b) consulta y participación
   c) disposición y aprobación

6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"Cuando un agente de circulación está realizando un balanceo de una luz roja o amarilla con sus brazos, está indicando obligación a disminuir la velocidad del vehículo a los conductores que se están acercando a él.

7. Toda marca amarilla en zigzag indica "Lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general":

   a) Verdadero
   b) Falso

8. ¿Qué finalidad tiene la visera de un semáforo?

   a) Impedir que la señal emitida por el semáforo sea vista desde otros lugares distintos a aquel hacia el que está enfocada
   b) Evitar que los rayos del sol incidan sobre la unidades ópticas y den la impresión de que están iluminadas
   c) Ambas son correctas







9. Observa el siguiente semáforo y selecciona lo que está indicando:



a) Prohibición de ocupar el carril indicado
b) Los vehículos deben detenerse
c) Obliga a los conductores a disminuir la velocidad

10. A continuación se muestra una señal de indicaciones generales, ¿sabrías identificarla?



S-1 a
S-11 a
S- 12
S-1





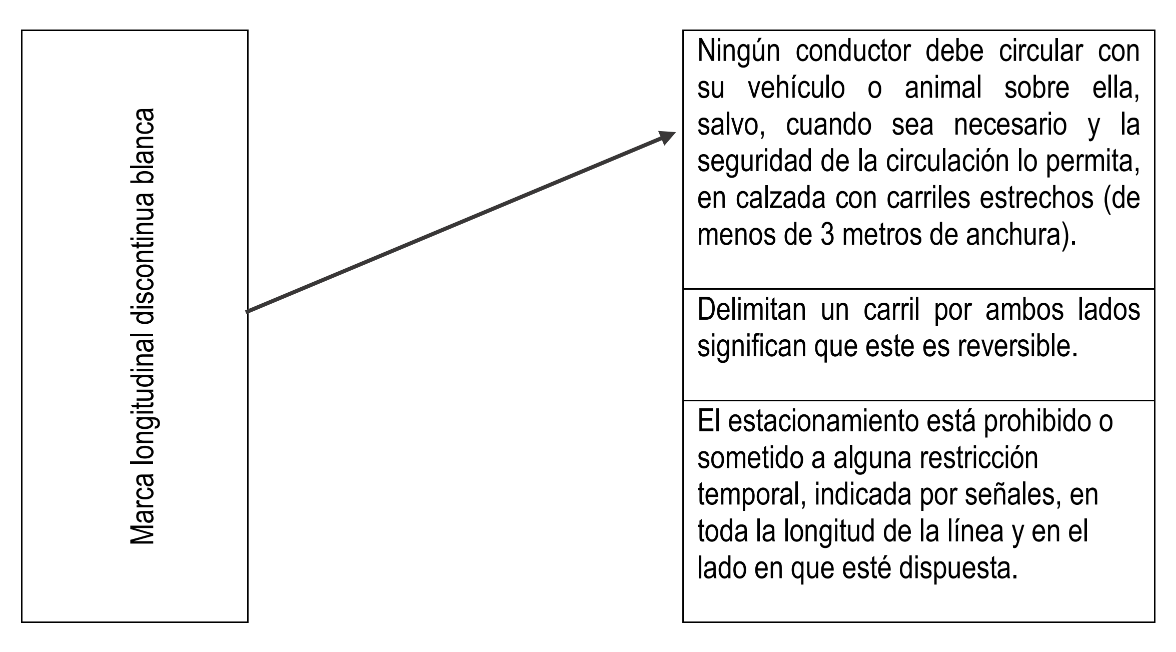


SOLUCIÓN EJERCICIO AUTOEVALUACIÓN 1

1. Ordena, entre los distintos tipos de señales de circulación que se enumeran, según su orden de prioridad:

Señales y órdenes de los Agentes de circulación.
Semáforos.
Marcas viales.

2. Selecciona en la columna de la derecha la característica que más define a una marca longitudinal discontinua blanca:



3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Remolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor. Falsa
- Turismo. Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo. Verdadera







4. ¿Qué tipo de señales son aquellas que indican a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo con el objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes?:

   b) de advertencia de peligro

5. Selecciona la palabra que consideres correcta para que la definición tenga sentido:

El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es el órgano de ___________ y ______________ para el impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial.

   b) consulta y participación

6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"Cuando un agente de circulación está realizando un balanceo de una luz roja o amarilla con sus brazos, está indicando obligación a disminuir la velocidad del vehículo a los conductores que se están acercando a él". Falsa

Está obligando a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el agente dirija la luz.

7. Toda marca amarilla en zigzag indica "Lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general".

   a) Verdadero

8. ¿Qué finalidad tiene la visera de un semáforo?

   c) Ambas son correctas

9. Observa el siguiente semáforo y selecciona lo que está indicando



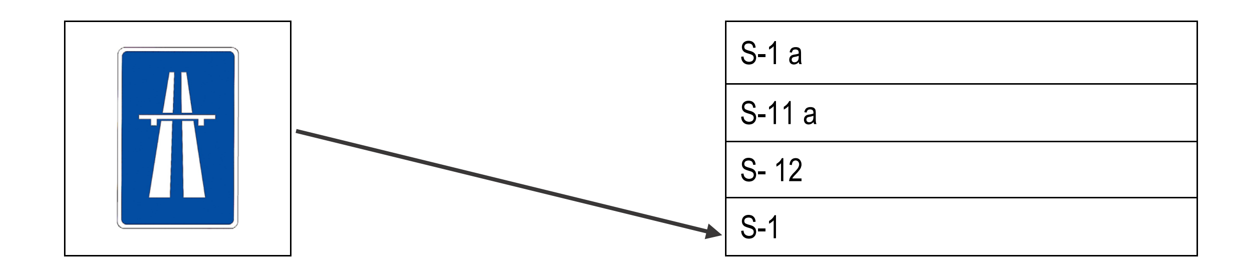
   a) Prohibición de ocupar el carril indicado







10. A continuación se muestra una señal de indicaciones generales, ¿sabrías identificarla?:









TEMA 8 PROGRESIÓN NORMAL





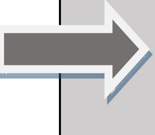

abc




DGT
Dirección General
de Tráfico



1 PROGRESIÓN NORMAL: CONCEPTO



Se denomina **progresión normal** al hecho de circular dentro de la corriente del tráfico, sin alteraciones sensibles de posición, adaptándose en cada momento a las circunstancias de dicha corriente. También se podría definir como la acción de circular sin realizar maniobras básicas de circulación. Por ello, sólo en tramos de vía rectos o curvos, pero carentes de intersecciones, se puede presentar la progresión normal.



Debido a esto, la progresión normal es más frecuente realizarla en vías interurbanas, lo que no quiere decir que en casco urbano no se lleve a cabo, si bien, el tiempo o tramos de vía en los que se realiza son más cortos en núcleos urbanos, por ser las circunstancias del tráfico más cambiantes que en aquellas.

El comportamiento del conductor viene determinado por la aplicación de la regla de seguridad **posición, velocidad y observación**. Así pues, el conductor tendrá que **ocupar una posición adecuada en la calzada.** Es decir, cumplir con una disciplina de carril, **mantener una separación adecuada** con los vehículos que le preceden y con los que se encuentran parados o estacionados, **llevar un ritmo de marcha adaptado a las condiciones del tráfico** y/o de la vía y, por último, **realizar una observación constante** del tráfico por delante, por detrás y por los lados.

2 SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN

2.1 NORMAS GENERALES



Como norma general y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos **circularán** en todas las vías objeto de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por la **derecha**.



Cuando en la vía **existan refugios, isletas o dispositivos de guía**, se circulará por la parte de la calzada que quede a la **derecha** de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una **vía de sentido único** o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los **dos lados**.









En las **vías** divididas en **dos calzadas**, en el sentido de su longitud, por medianas, separadores o dispositivos análogos los vehículos deben utilizar la **calzada de la derecha**, en relación con el sentido de su marcha.

Cuando la división determine **tres calzadas**, la central podrá estar destinada a la circulación en los **dos sentidos,** o en **un sentido único**, permanente o temporal, según se disponga mediante las correspondientes señales, y las **laterales** para la circulación en uno sólo, sin perjuicio de que el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico pueda establecer para estas últimas o para alguno de los carriles otro sentido de circulación, que habrá de estar convenientemente señalizado.

2.2 SUPUESTOS ESPECIALES DEL SENTIDO DE CIRCULACIÓN

2.2.1 Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación

Cuando por razones de **seguridad o fluidez** de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la Autoridad competente **otro sentido** de circulación, la **prohibición** total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el **cierre** de determinadas vías, el **seguimiento** obligatorio de itinerarios concretos o la **utilización** de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer **restricciones o limitaciones a determinados vehículos** y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.

El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta. En tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrán de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.







2.2.2 Limitaciones a la circulación

Con sujeción a lo dispuesto en los párrafos que siguen, se podrán establecer **limitaciones de circulación, temporales o permanentes**, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuando así lo exijan las condiciones de **seguridad o fluidez** de la circulación.

En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer **restricciones temporales o permanentes** a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, **vehículos articulados y vehículos especiales**, así como a **vehículos en general** que no **alcancen o no** les esté **permitido alcanzar la velocidad mínima** que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo por razones de seguridad podrán establecerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos, de zonas ambientalmente sensibles o de tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el Boletín Oficial del Estado y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

En caso de reconocida **urgencia** podrán concederse **autorizaciones especiales** para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En estas autorizaciones especiales se harán constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.

Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refieren los párrafos anteriores a la Autoridad que estableció las restricciones.

Las restricciones a la circulación reguladas en este epígrafe son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.



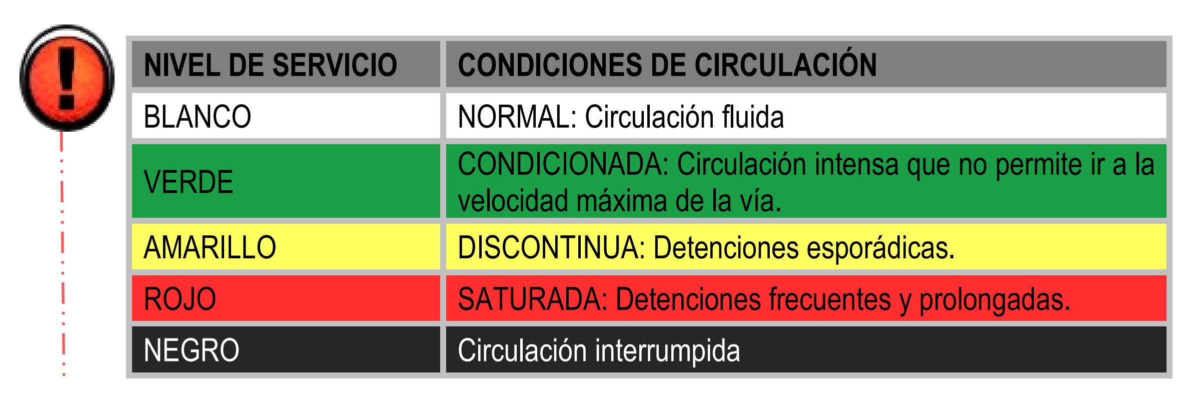




En relación con las condiciones de fluidez de la circulación, es conveniente tener conocimiento del código de colores a través del cual se informa sobre el nivel de servicio que presentan los itinerarios que suelen estar más congestionados. Gracias a ello, se podrá programar de manera anticipada otro itinerario alternativo que presente menor densidad de circulación.

Este código de colores se utiliza en la actualidad por diferentes medios informativos de comunicación, como son: la radio, el teletexto, Internet, etc.

Es importante, por tanto, distinguir el significado de los distintos colores:



NIVEL DE SERVICIO	CONDICIONES DE CIRCULACIÓN
BLANCO	NORMAL: Circulación fluida
VERDE	CONDICIONADA: Circulación intensa que no permite ir a la velocidad máxima de la vía.
AMARILLO	DISCONTINUA: Detenciones esporádicas.
ROJO	SATURADA: Detenciones frecuentes y prolongadas.
NEGRO	Circulación interrumpida

2.2.3 Carriles con sentido especial de circulación

2.2.3.1 Carriles reversibles

En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que este es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche.

2.2.3.2 Carriles de utilización en sentido contrario al habitual

Es preciso distinguir dos clases según que sean habilitados en atención a razones de fluidez de la circulación o por la realización de trabajos en la calzada.







Por razones de fluidez de la circulación

Cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados por medio de las señales de balizamiento.

La **utilización** de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda **limitada a las motocicletas y turismos**, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque. Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con **la luz de corto alcance** o de cruce encendida, tanto de día como de noche, a una **velocidad máxima** de 80 kilómetros por hora y una **mínima** de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar.

Los conductores de los vehículos que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación, contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual:

- tampoco podrán desplazarse lateralmente invadiendo los habilitados para ser utilizados en sentido contrario al habitual,
- llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche
- y, además, si disponen de un solo carril en su sentido de circulación, lo harán a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, y si disponen de más de un carril en su sentido de circulación, lo harán a las velocidades que se recogen en los números 4.5, 4.6 y 4.7. de este mismo tema. Dichos usuarios y conductores **pondrán** especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.

Por la realización de trabajos en la calzada

La autoridad titular de la carretera también **podrá** habilitar carriles para utilización en sentido contrario al habitual, de acuerdo con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, con la autoridad autonómica responsable del tráfico, cuando la realización de trabajos en la calzada lo haga necesario y, en este caso, podrán circular por dichos carriles **todos los tipos de vehículos** que estén autorizados a circular por la vía en obra, salvo prohibición expresa, en las **mismas condiciones** establecidas en los párrafos anteriores.







2.2.3.3 Carriles adicionales circunstanciales de circulación

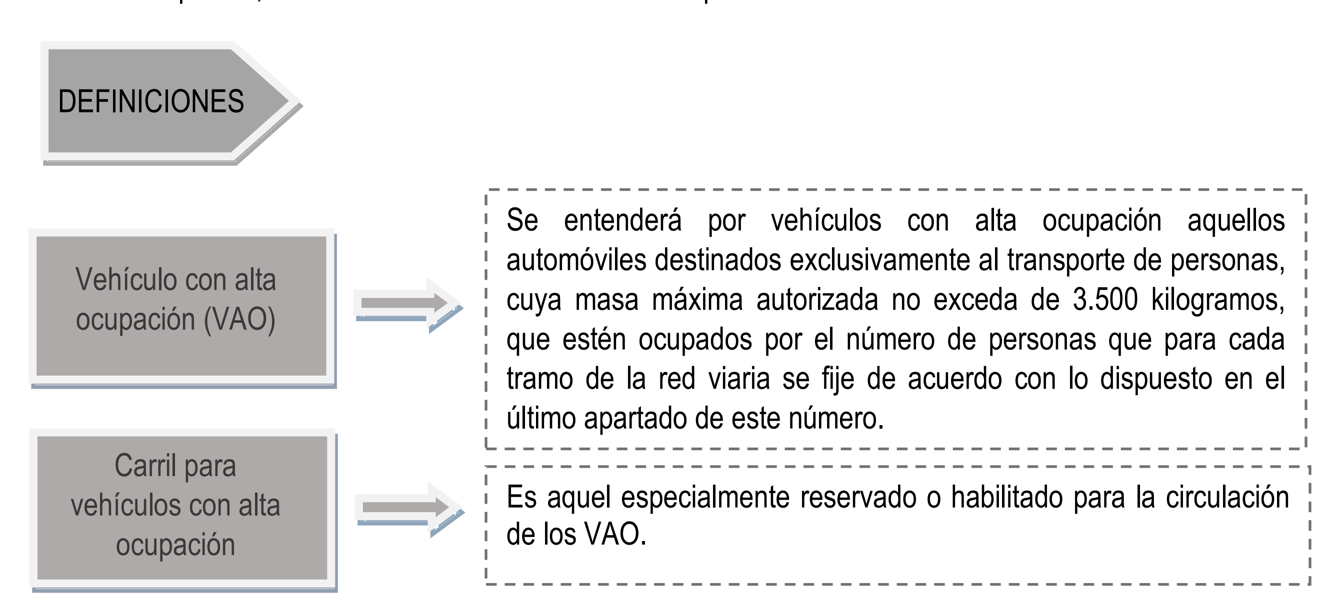
En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.

La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, el disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará debidamente señalizada. Los **vehículos que circulen por los arcenes** y por dicho **carril adicional** lo harán a una **velocidad máxima** de 80 kilómetros por hora y a una **mínima** de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalizado, deberán utilizar al menos el **alumbrado de corto alcance o de cruce** tanto de día como de noche, y deberán observarse, en cuanto sean aplicables, las normas para carriles de utilización en sentido contrario al habitual.

2.2.3.4 Carriles para vehículos con alta ocupación (VAO)

El incremento en los volúmenes de tráfico en determinados tramos de los accesos a las grandes ciudades en los últimos años y la búsqueda de una mayor eficacia del sistema de transportes en su conjunto, exigen la implantación de medidas técnicas organizativas novedosas para paliar la congestión de tráfico y obtener mejoras para la sociedad desde el punto de vista de la seguridad vial, de la fluidez del tráfico, de la calidad medioambiental y de la eficiencia económica que toda actividad relacionada con el transporte lleva consigo.

Una de estas actuaciones es la creación de carriles y calzadas de utilización reservada para vehículos con alta ocupación, también denominados vehículos compartidos.







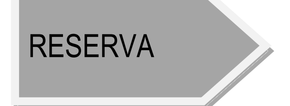


UTILIZACIÓN

La **utilización** del carril habilitado para VAO queda **limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables**. Y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para vehículos con alta ocupación podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15 (minusválidos), y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el último apartado de este número.

Los vehículos de **policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia,** así como los **equipos de mantenimiento** de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, **podrán utilizar** los carriles reservados.



La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien, en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquellas.



Determinación de tramos y de número de ocupantes

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma recogida en los párrafos 4º, 5º y 6º del epígrafe 2.2.2. de este mismo tema, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles.







3 POSICIÓN EN LA CALZADA

Como norma general, y muy especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías objeto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial por la derecha.

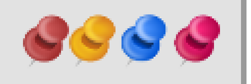
Además lo harán lo más cerca posible del **borde** de la **calzada**, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.

Aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los **cambios de rasante o curvas de reducida visibilidad,** todo conductor, salvo en los supuestos especiales de ocupación del sentido contrario (recogido en el tema 9, epígrafe 5.5.), debe dejar completamente **libre la mitad de la calzada** que corresponda a los que circulen en **sentido contrario**.

3.1 UTILIZACIÓN DE CARRILES

a) **En calzadas con doble sentido de circulación, en poblado o fuera de poblado.**

El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.



Además, deberá atenerse a las reglas siguientes:

- **En calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles**, separados o no por marcas viales, **circulará por el de la derecha**.
- En **calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles** separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su **derecha** y, en ningún caso, por el situado más a su izquierda.

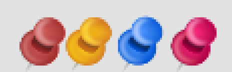
En dichas calzadas, el carril central tan sólo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

b) **En calzadas, fuera de poblado, con más de un carril para el mismo sentido de marcha.**

El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.







Además, deberá atenerse a las reglas siguientes:

- En estas calzadas circulará **normalmente por el situado más a su derecha, si bien, podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando** las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

c) **En calzadas, fuera de poblado, con tres o más carriles para el mismo sentido de marcha.**

Cuando una de dichas calzadas tenga **tres o más carriles** en el sentido de su marcha, los conductores de **camiones o furgones** con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, los de **vehículos especiales** que no estén obligados a **circular** por el arcén y los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, circularán normalmente por el situado más a su **derecha**, pudiendo utilizar el inmediato en las mismas circunstancias y con igual condición que las citadas en el apartado b).

d) **En calzadas de poblado, con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.**

Cuando se circule por calzadas de **poblados** con al menos **dos carriles reservados para el mismo sentido**, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas o autovías, el conductor de un automóvil o de un vehículo especial, **podrá utilizar el que mejor convenga a su destino,** siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

3.2 CÓMPUTO DE CARRILES

Para el cómputo de carriles, a efectos de su utilización según lo preceptuado anteriormente, no se tendrán en cuenta los reservados a determinados vehículos o a ciertas maniobras de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo siguiente.

La utilización de los carriles en función de la velocidad y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras, se ajustará a lo que indiquen las señales correspondientes recogidas en el en el Tema 5, epígrafe 1.2.2.

3.3 UTILIZACIÓN DEL ARCÉN

Los conductores de vehículos de **tracción animal**, **vehículos especiales** con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, **ciclos**, **ciclomotores**, **vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas**, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera







transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Deberán circular también por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos **vehículos** cuya **masa máxima autorizada, no exceda de 3.500 kilogramos** que, por razones de **emergencia**, lo hagan a **velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente** la circulación.

Se prohíbe que los vehículos enumerados en los párrafos anteriores circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores.

El conductor de cualquiera de los vehículos citados en los párrafos anteriores, excepto el de bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

Por lo que respecta a los vehículos históricos se estará a lo dispuesto en su reglamento específico.

Las condiciones de circulación por el arcén de bicicletas y ciclomotores se encuentran recogidas de forma específica en el Tema 17, epígrafe 4.

3.4 DISTANCIA DE SEGURIDAD O SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS

Las circunstancias del tráfico cambian constantemente. Estos cambios, que dependen tanto del comportamiento de cada conductor como de los demás conductores y usuarios, **han de realizarse dentro de un orden y manteniendo unas distancias mínimas de separación** que permitan a los conductores disponer de tiempo y espacio suficiente **para así actuar con anticipación y no de manera imprevista o súbita y evitar situaciones de conflicto.**



Se pueden distinguir las siguientes **distancias de seguridad o separaciones entre vehículos:**

- La que se debe mantener con el vehículo que precede.
- La que se debe dejar lateralmente al cruzarse con otros vehículos y usuarios que circulan en sentido contrario.
- La que se debe dejar lateralmente al adelantar a otros vehículos y usuarios.
- La que se debe dejar lateralmente al rebasar a otros vehículos parados o estacionados.







3.4.1 Frontal

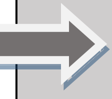
- Todo conductor de un vehículo que circule **detrás de otro** deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita **detenerse**, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se **permitirá** a los **conductores de bicicletas** circular **en grupo** sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.
- Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que **permita** al que a su vez le siga **adelantarlo** con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulen en grupo.
- Los **vehículos con masa máxima autorizada** superior a 3.500 kilogramos y los **vehículos y conjuntos de vehículos** de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros.
- Lo dispuesto en los dos párrafos anteriores **NO** será de aplicación:

  - En poblado.
  - Donde estuviese prohibido el adelantamiento.
  - Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
  - Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento.

3.4.2 Lateral

Aunque la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo hace referencia al mantenimiento de una separación lateral suficiente al adelantar o al cruzarse con otros vehículos, hay que tener presente que también es aconsejable establecer dicha distancia con los **vehículos detenidos**, **parados o estacionados**, de tal manera que ante cualquier eventualidad (una puerta que se abre inesperadamente, el cochecito de un bebé o niños que irrumpen en la calzada entre dos vehículos estacionados, etc.), se tenga un margen para que con una leve corrección de trayectoria pueda evitarse ese riesgo, situación que sería insalvable de circular muy próximo a dichos vehículos.

Cuando sea imposible mantener esta distancia por las circunstancias existentes, se deberá reducir la velocidad de tal manera que, ante cualquier suceso de esta índole, pueda detenerse el vehículo inmediatamente y sin crear riesgo.



Por todo lo expuesto, la **separación lateral** irá en función de la velocidad que se desarrolle, es decir, a mayor velocidad superior distancia lateral de seguridad.







4 LA VELOCIDAD

La velocidad es uno de los conceptos que mayor implicación puede tener en la circulación, por las consecuencias que de ella se pueden derivar. Sin embargo, y contrariamente a lo que debía ser, es uno de los que menos tienen en cuenta y respetan los conductores.

Hay que pensar que **la velocidad es un término que pasa a ser relativo** en el momento que entran en conjunción una serie de factores, como son:

- los de destreza del propio conductor,
- clase y estado del vehículo,
- trazado y estado de la vía,
- volumen de tráfico y
- condiciones atmosféricas o ambientales.

Del párrafo anterior se desprende que, aunque la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial recoge cuándo, dónde y en qué circunstancias se debe moderar la velocidad, cada conductor tendrá que determinar cuál es la velocidad adecuada en cada momento, ya que a veces, según las circunstancias, a pesar de existir una limitación específica de velocidad, respetando ésta, será inadecuada para esas determinadas condiciones.

4.1 NORMA GENERAL

Todo conductor está **obligado** a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

4.2 ADAPTACIÓN DE LA VELOCIDAD A LAS CIRCUNSTANCIAS DEL TRÁFICO

Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se **detendrá** el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

- Cuando haya **peatones o animales** en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda racionalmente preverse su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.
- Al aproximarse a ciclos circulando.
- Al acercarse a mercados, centros docentes o a **lugares en que sea previsible la presencia de niños**.
- Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un **autobús de transporte escolar.**
- Fuera de poblado, al acercarse a **vehículos inmovilizados** en la calzada y a ciclos que circulen por ella o por su arcén.
- En el **cruce con otro vehículo**, cuando las **circunstancias de uno o de ambos** no permitan realizarlo con seguridad.







- En caso de **deslumbramiento** para evitar el alcance de los vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

4.3 ADAPTACIÓN DE LA VELOCIDAD A LAS CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA

Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se **detendrá** el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

- En los tramos con **edificios de inmediato acceso** a la parte de la vía que se esté utilizando.
- Al aproximarse a **lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos**.
- En el **cruce con otro vehículo**, cuando las **circunstancias de la vía** no permitan realizarlo con seguridad.

4.4 ADAPTACIÓN DE LA VELOCIDAD A LAS CIRCUNSTANCIAS METEOROLÓGICAS O AMBIENTALES

Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se **detendrá** el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

- Al circular por pavimento **deslizante** o cuando pueda **salpicarse o proyectarse** agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.
- En el **cruce con otro vehículo**, cuando las **circunstancias mencionadas** no permitan realizarlo con seguridad.
- En los casos de **niebla densa, lluvia intensa, nevada, o nubes de polvo o humo**.

4.5 VELOCIDAD MÁXIMA EN VÍAS FUERA DE POBLADO

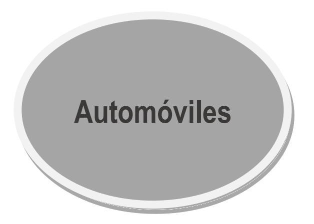
Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos de adelantamiento recogidos en el epígrafe 2.2.1.4., del Tema 10, son las siguientes:











- **En autopistas y autovías**

AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	
Turismos, motocicletas, autocaravanas de M.M.A igual o inferior a 3500 kg, Pick up	120 kilómetros por hora
Autobuses, vehículos derivados de turismo, vehículos mixtos adaptables	100 kilómetros por hora
Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de M.M.A superior a 3500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	90 kilómetros por hora

- **En carreteras convencionales**

CARRETERAS CONVENCIONALES	
Turismos, motocicletas autocaravanas de M.M.A igual o inferior a 3500 kg, Pick up	90 kilómetros por hora
Autobuses, vehículos derivados de turismo, vehículos mixtos adaptables	90 kilómetros por hora
Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de M.M.A superior a 3500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	80 kilómetros por hora

1) **En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con M.M.A igual o inferior a 3.500 kg.**
2) **A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas.**

- **En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación**

EN CUALQUIER TIPO DE VÍA DONDE ESTÉ PERMITIDA SU CIRCULACIÓN	
Vehículos de tres ruedas y cuadriciclos	70 kilómetros por hora







Transporte escolar y de menores o mercancías peligrosas

Para vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas:

- Se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en los párrafos anteriores en función del tipo del vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado en el caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima, en vías convencionales, será de 80 kilómetros por hora.



En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de **30 km/h.**



Los vehículos a los que, por **razones de ensayo o experimentación**, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos, podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas, en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

Las velocidades máximas establecidas para otros vehículos (ciclos, ciclomotores, cuadriciclos ligeros, vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial) se encuentran recogidas en los temas sobre los que se trata de los mismos.







4.6 VELOCIDADES MÍNIMAS EN POBLADO Y FUERA DE POBLADO

- No se deberá **entorpecer** la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a **velocidad anormalmente reducida**. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de **vehículos a motor** a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la **mitad** de la **genérica** señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas, recogidas en el epígrafe anterior, aunque no circulen otros vehículos.

  Todo conductor que, por **razones de emergencia**, se vea obligado a circular por una **autopista o autovía** a velocidad anormalmente reducida, deberá abandonarla por la primera salida.

- Se podrá circular por debajo de los **límites mínimos** de velocidad en los casos **de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial** o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

  Por otra parte, el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en su artículo 21.5 autoriza también a circular por debajo de los límites mínimos de velocidad, a los **ciclos y vehículos de tracción animal.**

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, recogidas en el Tema 19.

Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección como señal de emergencia.

4.7 LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y TRAVESÍAS

La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.

Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

En las mismas condiciones, los límites podrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora.

Los autobuses que transporten viajeros de pie con autorización no podrán superar en ninguna circunstancia la velocidad máxima de 80 kilómetros por hora para los casos contemplados en el párrafo anterior.

También en estas vías se prohíbe la circulación de vehículos a motor a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para ellas, aunque no circulen otros vehículos.







4.8 VELOCIDADES PREVALENTES

Sobre las velocidades máximas indicadas en los epígrafes anteriores prevalecerán las que se fijen:

- A través de las correspondientes señales.
- A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
- A los conductores noveles (concepto modificado por Orden PRE / 629 / 2011 de 22 de marzo, que suprime el límite de velocidad máxima de 80 Km/h para los conductores con un permiso de conducción de menos de un año de antigüedad).
- A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

En este último caso, en los vehículos especiales y conjuntos de vehículos también especiales y los vehículos en régimen de transporte especial, será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad V-4 recogida en el Tema 19, número 1.4.

4.9 REDUCCIÓN DE VELOCIDAD

Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, **deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores** y estará obligado a advertirlo previamente del modo previsto en el párrafo siguiente, sin que pueda realizarlo de forma brusca para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

La intención de frenar la marcha del vehículo de modo considerable, aun cuando tal hecho venga impuesto por las circunstancias del tráfico, deberá advertirse, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

4.10 COMPETICIONES

Se **prohíbe** entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente.

La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el Anexo II del Reglamento General de Circulación, las cuales regularán dichas actividades.

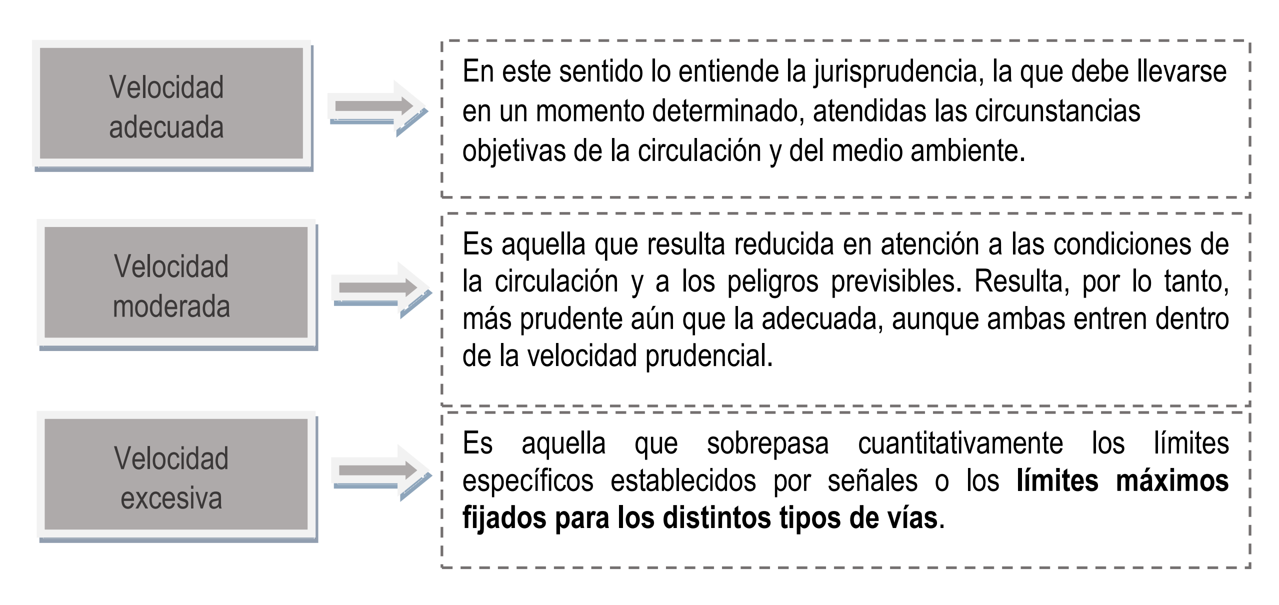






4.11 OTROS CONCEPTOS SOBRE LA VELOCIDAD

Una vez expuestas las normas de comportamiento en relación con la velocidad, se definen, para una mejor comprensión, los conceptos de velocidad adecuada, moderada y excesiva.



5 OBSERVACIÓN

Aunque no parezca lógico que circulando por un tramo de vía en el que no existan intersecciones se produzcan circunstancias en las cuales se tengan que establecer preferencias de paso, de hecho, estas situaciones sí se producen y por ello se van a exponer a continuación, pues se tiene la propensión a asociar las normas de preferencia con las intersecciones, cuando dichas circunstancias también se presentan circulando en progresión normal.

5.1 TRAMOS ESTRECHOS A NIVEL

En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso el que hubiere **entrado primero**.

En caso de **duda** sobre dicha circunstancia, tendrá **preferencia** el vehículo con **mayores dificultades de maniobra**, de acuerdo con lo que se determina a continuación:

- Sin perjuicio de lo que pueda ordenar el agente de la autoridad o, en su caso, indicar el personal de obras y el de acompañamiento de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos cuando uno de ellos tenga que dar marcha atrás es el siguiente:

    1. Vehículos especiales y en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos.





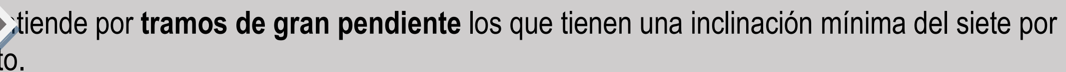


2. Conjunto de vehículos, excepto los contemplados en el 4º lugar de esta clasificación.
3. Vehículos de tracción animal.
4. Turismos que arrastran remolques de hasta 750 kilogramos de masa máxima autorizada y autocaravanas.
5. Vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros.
6. Camiones, tractocamiones y furgones.
7. Turismos, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables.
8. Vehículos especiales que no excedan de las masas o dimensiones establecidas en las normas reguladoras de los vehículos, cuadriciclos y cuadriciclos ligeros.
9. Vehículos de tres ruedas, motocicletas con sidecar y ciclomotores de tres ruedas.
10. Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.

Cuando se trate de vehículos del mismo tipo o de supuestos no enumerados, la preferencia de paso se decidirá a favor del que tuviera que dar marcha atrás mayor distancia y, en caso de igualdad, del que tenga mayor anchura, longitud o masa máxima autorizada.

5.2 TRAMOS ESTRECHOS EN PENDIENTE

En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el epígrafe anterior, la preferencia de paso la tendrá el vehículo que **circule en sentido ascendente**, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto. En caso de duda sobre la inclinación de la pendiente o la distancia al apartadero, se estará a lo establecido según el orden citado en el epígrafe anterior.



tiende por **tramos de gran pendiente** los que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.

En sentido amplio, la señalización vertical comprende un conjunto de elementos destinados **a informar, ordenar o regular** la circulación por una vía.

5.3 TRAMOS EN OBRAS

- Cuando en una vía se estén efectuando obras de reparación, los vehículos, caballerías y toda especie de ganado, marcharán por el sitio señalado al efecto.
- Siempre que sea posible efectuarlo sin peligro ni daño a la obra realizada, se permitirá el paso por el trozo de vía en reparación a los vehículos de servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores lo adviertan mediante el uso de la correspondiente señalización.
- En todo caso, cualquier vehículo que se acerque a una obra de reparación de la vía y encuentre esperando a otro llegado con anterioridad y en el mismo sentido, se colocará detrás de él, lo más arrimado que sea posible al borde de la derecha, y no intentará pasar sino siguiendo al que tiene delante.
- En todos los casos previstos en los párrafos anteriores, los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de los vehículos.







5.4 Paso de Puentes u Obras de Paso Señalizado

a) El orden de preferencia de paso por puentes u obras de paso cuya anchura no permita el cruce de vehículos se realizará conforme a la señalización que lo regule.
b) En caso de encuentro de dos vehículos que no se puedan cruzar en puentes u obras de paso en uno de cuyos extremos se hubiera colocado la señal de prioridad en sentido contrario o la de ceda el paso, el que llegue por ese extremo habrá de retroceder para dejar paso al otro.
c) En ausencia de señalización, el orden de preferencia entre los distintos tipos de vehículos se ajustará a lo **establecido en estrechamientos** a nivel.
d) Los vehículos que necesiten autorización especial para circular no podrán cruzarse en los puentes si el ancho de la calzada es inferior a seis metros, de suerte que para cada vehículo pueda contarse con un ancho de vía no inferior a tres metros. En caso de encuentro o cruce entre dichos vehículos, se estará a lo dispuesto en el párrafo anterior.

5.5 Vehículos Prioritarios

Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera.

Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, salvamento y protección civil, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa y del aparato emisor de señales acústicas especiales o, por excepción a lo anterior, cuando utilicen la señal luminosa aisladamente.

Tan pronto se perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para **facilitarles** el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un **vehículo no prioritario** se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, los demás usuarios de la vía al comprobar, por medio de la utilización intermitente del avisador acústico, de las luces de emergencia o la agitación de un pañuelo o procedimiento similar, que circula en esas condiciones, procurará, según las circunstancias del momento y lugar, facilitarle el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

5.6 Otras Preferencias

Los conductores deberán ceder el paso:

- A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.







- A los peatones cuando crucen con sus vehículos un arcén por el que transiten estos por no disponer de zona peatonal.
- A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.
- A los animales en las cañadas debidamente señalizadas.
- A los animales cuando crucen con su vehículo un arcén por el que circulen éstos por no disponer de cañada.

Asimismo, los vehículos de motor deben ceder el paso a los conductores de bicicletas cuando éstos circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado.

Cuando los conductores de bicicletas circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad de paso. En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

5.7 Obligación de los Demás Conductores de Facilitar la Maniobra de Incorporación

- Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de ceder el paso a los que ya circulan por la vía, estos últimos **facilitarán**, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.
- En los poblados, con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros, los conductores de los demás vehículos deberán **desplazarse lateralmente**, siempre que fuera posible, o **reducir su velocidad**, de forma no brusca, llegando a detenerse, si fuera preciso, a que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

5.8 Restricción de Paso

Las restricciones de paso a determinados usuarios se contemplarán en los temas que regulan específicamente su comportamiento a la hora de circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

5.9 Detenciones

Aun cuando el conductor no abandone su puesto, deberá parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en un lugar cerrado.

Todo conductor que se vea obligado a permanecer con su vehículo detenido en el interior de un túnel u otro lugar cerrado, por un período de tiempo superior a dos minutos, deberá interrumpir el **funcionamiento del motor** hasta que pueda proseguir la marcha, conservando encendido el alumbrado de posición.

5.10 Paso por Túneles y Pasos Inferiores

Los túneles de cualquier longitud y los pasos inferiores cuya longitud sea superior a 200 metros estarán debidamente señalizados.







5.10.1 Normas de circulación

En los **túneles o pasos inferiores** el conductor deberá aplicar rigurosamente todas las normas de circulación relativas a ellos contenidas en el Reglamento General de Circulación y especialmente las referidas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar. Además deberá utilizar el alumbrado correspondiente.

Ningún usuario deberá penetrar en un túnel o paso inferior si en la boca de este un semáforo no le permite el paso, con excepción de los equipos de los servicios de urgencia, asistencia mecánica y conservación de carreteras.

En todo momento los conductores y usuarios que circulen por un túnel o paso inferior deberán obedecer las indicaciones de los semáforos y paneles de mensaje variable, y seguir las instrucciones que les lleguen a través de megafonía o cualquier otro medio.

5.10.2 Distancia frontal de seguridad

Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos.

En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos.

5.10.3 Adelantamientos

En los túneles o pasos inferiores con circulación en ambos sentidos, está prohibido el adelantamiento, salvo que exista más de un carril para su sentido de circulación, en los que se podrá adelantar sin invadir el sentido contrario.

5.10.4 Comportamiento en caso de emergencia y Detenciones

a) Si por motivos de emergencia un conductor queda inmovilizado con su vehículo dentro de un túnel o paso inferior, deberá:

- Apagar el motor, conectar la señal de emergencia y mantener encendidas las luces de posición.
- Si es posible, dirigir el vehículo hacia la zona reservada para emergencia más próxima en el sentido de su marcha. De no existir, inmovilizará el vehículo lo más cerca posible al borde derecho de la calzada.
- Colocar correctamente sobre la calzada los dispositivos de preseñalización de peligro.
- Solicitar auxilio sin demora a través del poste de socorro (poste S.O.S.) más próximo, si existe, y seguir las instrucciones que a través de él se le hagan llegar.
- Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo, dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.
- Si se trata de una avería que permite la marcha del vehículo, deberá continuar hasta la salida del túnel o paso inferior y, si ello fuera posible, hasta una zona reservada para emergencia.







- En caso de incendio, el conductor aproximará su vehículo todo lo posible hacia su derecha para no obstruir el paso a los vehículos de emergencia. Apagará el motor y dejará la llave puesta y las puertas abiertas. Tanto el conductor como los demás ocupantes abandonarán el vehículo dirigiéndose rápidamente al refugio o salida más próximos, en sentido contrario al del fuego, sin que en ningún caso se transite por la calzada si existen zonas excluidas a la circulación de vehículos.

b) Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros no deben abandonar el vehículo. En este caso se debe conectar la señal de emergencia temporalmente para advertir a otros conductores que circulen detrás, mantener encendidas las luces de posición y apagar el motor. Deberá detenerse lo más lejos posible del vehículo que le precede.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN

- Normas generales:

  Artículo 29.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 43.1 (R.G.C.)

  Artículo 44 (R.G.C.)

- Supuestos especiales:

  Artículo 37 (R.G.C.)

  Artículo 39 (R.G.C.)

  Artículo 40 (R.G.C.)

  Artículo 41 (R.G.C.)

  Artículo 42 (R.G.C.)

  Artículo 35 (R.G.C.)

POSICIÓN EN LA CALZADA

- Normas generales:

  Artículo 29.1 (p.c.) (R.G.C.)

- Utilización de carriles:

  Artículo 30.1.a) y b) (R.G.C.)

  Artículo 31 (R.G.C.)

  Artículo 32 (R.G.C.)

  Artículo 33 (R.G.C.)

- Cómputo de carriles:

  Artículo 34 (R.G.C.)

  Artículo 35 (R.G.C.)







- Utilización arcén:

  Artículo 36 (R.G.C.)

- Distancia frontal:

  Artículo 54 (R.G.C.)

- Distancia lateral:

  Ver adelantamientos (Artículo 85.1, 2 y 4 R.G.C.)

VELOCIDAD

- Norma general:

  Artículo 45 (R.G.C.)

- Circunstancias tráfico:

  Artículo 46.1.a), b), c), e), f), i) y j) (R.G.C.)

- Circunstancias vía:

  Artículo 46.1 d), h), i) (R.G.C.)

- Circunstancias meteorológicas, ambientales:

  Artículo 46.1.g), i), k) (R.G.C.)

- Velocidades máximas:

  Artículo 47 (R.G.C.)

  Artículo 48.1.a), b), f) y g) (R.G.C.)

- Velocidades mínimas:

  Artículo 49 (R.G.C.)

  Artículo 38.2 (R.G.C.)

  Artículo 21.5 (LSV) texto refundido

- Vías urbanas y travesías:

  Artículo 49.1 (R.G.C.)

  Artículo 50 (R.G.C.)







- Velocidades prevalentes:

  Artículo 52 (R.G.C.)

- Reducción velocidad:

  Artículo 53.2 (R.G.C.)

  Artículo 109.2.c) (párrafo 1º) (R.G.C.)

- Competiciones:

  Artículo 55 (R.G.C.)

OBSERVACIÓN

- Tramos estrechos a nivel:

  Artículo 60.1 (R.G.C.)

  Artículo 62.1 (R.G.C.)

- Tramos estrechos en pendiente:

  Artículo 63.1 (R.G.C.)

- Tramos en obras:

  Artículo 60.2, 3, 4 y 5 (R.G.C.)

- Paso por puentes u obras de paso señalizado:

  Artículo 61 (R.G.C.)

- Vehículos prioritarios:

  Artículo 67.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 68.2 (R.G.C.)

  Artículo 69 (R.G.C.)

  Artículo 70.1 y 2. (R.G.C.)

- Otras preferencias:

  Artículo 65.3.a) y b)

  Artículo 65.1.c)







Artículo 66.1.c) y a) (R.G.C.)

Artículo 64.a) (R.G.C.)

- Obligación de facilitar la incorporación:

  Artículo 73 (R.G.C.)

- Detenciones:

  Artículo 115.1 y 2 (R.G.C.)

- Paso por túneles y pasos inferiores:

  Artículo 95.5 (R.G.C.)

  - Normas de circulación:

    Artículo 95.6, párrafo 1º (R.G.C.)

    Artículo 96.3 (R.G.C.)

    Artículo 95.7 (R.G.C.)

  - Distancia frontal:

    Artículo 95.6, párrafo 2º (R.G.C.)

  - Adelantamientos:

    Artículo 95.6, párrafo 3º (R.G.C.)

  - Comportamiento en caso de emergencia y detenciones:







TEMA 9 MANIOBRAS. INCORPORACIÓN. DESPLAZAMIENTOS LATERALES







1 MANIOBRAS

1.1 CONCEPTO

El movimiento normal de un vehículo, dentro de la corriente circulatoria, sería simplemente adaptarse al ritmo general de esa corriente, sin alteraciones relativas de posición. Este comportamiento podría denominarse, para diferenciarlo de lo que en realidad son las maniobras básicas de circulación, como un movimiento de **"progresión normal"**.

Por ello, se podría definir la **maniobra** como cualquier variación de la situación o posición de un vehículo en la calzada. Como dicha variación se tiene que realizar para adecuarse a las características e incidencias de la corriente del tráfico en relación, fundamentalmente, con la presencia de otros vehículos en movimiento de distinto tipo y régimen de marcha diversos, **se puede puntualizar diciendo que las maniobras son las variaciones que realizan los conductores con sus vehículos y suponen una alteración de las circunstancias normales del tráfico, implicando siempre una situación de riesgo en razón de los dos elementos que entran a formar parte de su esencia**, es decir, de la alteración y de la influencia de ésta en las circunstancias normales del tráfico.

Por lo anteriormente expuesto, **se considera maniobra** la incorporación al tráfico por parte de un conductor cuyo vehículo estuviese estacionado en el borde de la calzada, junto a una acera. **No se considerará,** en tal sentido, la iniciación de la marcha por parte del conductor del mismo vehículo si se halla detenido por el intervalo rojo de un semáforo y éste se pone verde, ya que lo único que hace, en este caso, es reanudar la marcha que el semáforo le había interrumpido.

Se estima maniobra, igualmente, **el cambio de dirección** que realiza el conductor de un vehículo, en una intersección, para tomar una vía distinta de aquélla por la que circulaba, teniendo que describir para ello una trayectoria curva. Por el contrario, **no se conceptuará como tal** la trayectoria curva que describa el mismo conductor para trazar una curva impuesta por la alineación de la vía.

En los casos que se han considerado como maniobra, la actuación del conductor implica o puede implicar una alteración de las circunstancias normales del tráfico de otros vehículos, cuyos conductores pueden verse sorprendidos por su realización. Sin embargo, en los casos que no se han considerado como maniobra, hay que apreciar que no se alteran las circunstancias del tráfico. No se hallan alteradas porque la actuación del referido conductor ha venido impuesta por circunstancias independientes de su voluntad, que afectan de igual forma a los otros usuarios de la vía.

No obstante, no todas las maniobras se realizan de forma voluntaria. Habrá numerosas ocasiones en que la maniobra venga impuesta por las circunstancias del tráfico.







EJEMPLO

Un ejemplo bastante frecuente suelen ser los desplazamientos de carril obligados por vehículos parados o estacionados, antirreglamentariamente, en doble fila. En dicho cambio de carril, sin embargo, se dan las dos circunstancias que lo califican como maniobra y que han sido expuestas anteriormente.

1.2 CLASIFICACIÓN DE LAS MANIOBRAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN

Si se analiza una serie suficiente de recorridos de circulación por las vías públicas, se observa que existe un cierto número de maniobras de circulación que aparecen en todos ellos, repitiéndose de manera sistemática, aunque su orden de presentación o secuencia sea aleatorio y variado. Ello es lógico si se piensa, y mejor si se comprueba en la práctica, que **en un recorrido cualquiera lo que se hace es casi siempre lo mismo** partiendo de un origen o lugar de estacionamiento:

1. incorporación a la corriente del tráfico,
2. **adelantar** cuando sea preciso,
3. **franquear intersecciones** de diverso tipo,
4. **cambiar de dirección** para continuar por la derecha o por la izquierda,
5. desplazarse de carril a derecha o izquierda de la calzada,
6. **cambiar el sentido de marcha**,
7. llegar por fin al punto de destino, abandonando en el mismo la corriente de circulación para inmovilizarse fuera de ella y estacionar el vehículo.

Toda esta serie de movimientos, denominados maniobras básicas de circulación, estarán entrelazados con períodos de los que han sido designados como "progresión normal". Es decir, habrá momentos en que no se realice ninguna maniobra limitándose a marchar dentro de la corriente del tráfico.

Las características del tráfico (intensidad y composición) y de la vía (trazado e intersecciones) son las que determinarán en cada recorrido una distinta dificultad y, en consecuencia, un orden distinto de maniobras y una repetición variable de cada una de ellas, pero en definitiva **el número de las mismas es limitado** y prácticamente el mismo. Esta limitación viene determinada por las de la propia estructura de la vía, del tráfico y su regulación.

Se pueden enumerar como maniobras básicas de circulación las siguientes:

- La incorporación al tráfico
- El desplazamiento lateral
- El adelantamiento
- El cambio de dirección
- El cambio de sentido de marcha
- La parada
- El estacionamiento





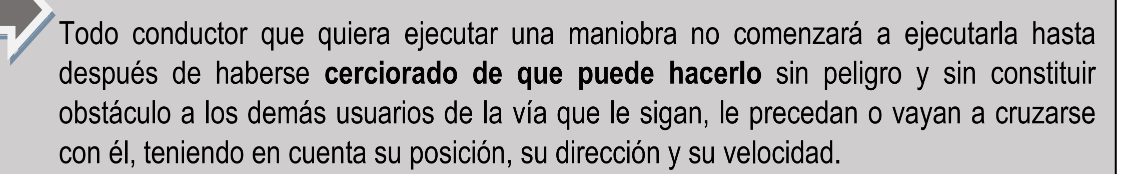


1.3 NORMAS GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE MANIOBRAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN

Como ya se ha expuesto, la realización de cualquier maniobra básica de circulación supone o puede suponer una alteración a las circunstancias normales de marcha de otros vehículos cuyos conductores pueden verse sorprendidos ante esa maniobra. Por tanto, serán los conductores que ejecuten alguna maniobra los que tengan que adoptar las mayores precauciones aplazando dicha maniobra ante la presencia de otros vehículos que circulen en "progresión normal" a los cuales puedan obstaculizar o crearles situaciones de riesgo ante su realización.

Aunque la normativa regula las precauciones a adoptar para cada maniobra específica, todo conductor deberá tener presente unas normas generales para la realización de las maniobras básicas de circulación.

Éstas podrían resumirse en las dos siguientes:



Todo conductor que quiera ejecutar una maniobra no comenzará a ejecutarla hasta después de haberse **cerciorado de que puede hacerlo** sin peligro y sin constituir obstáculo a los demás usuarios de la vía que le sigan, le precedan o vayan a cruzarse con él, teniendo en cuenta su posición, su dirección y su velocidad.

Antes de efectuar cualquier maniobra, el conductor deberá **indicar su propósito de forma clara y con la debida antelación** por medio del indicador o de los indicadores de dirección de su vehículo o, en su defecto, si fuera posible, haciendo una señal apropiada con el brazo. La señal del indicador o de los indicadores de dirección deberá seguir haciéndose durante todo el tiempo que dure la maniobra y deberá cesar en cuanto la misma termine.

Estas normas para la realización de maniobras están contenidas en el Convenio de Viena de 1968, modificado levemente en algunos aspectos por el Acuerdo europeo sobre circulación de 1971, preceptos ambos, en los que se basan las normas de circulación para vehículos, peatones y animales contenidas en el Reglamento General de Circulación, de acuerdo con lo ordenado en la base cuarta de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A la hora de realizar maniobras habrá de tenerse presente la **expresión "ceder el paso"** que impone la obligación siguiente: *"El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de velocidad, que efectivamente va a cederlo".*



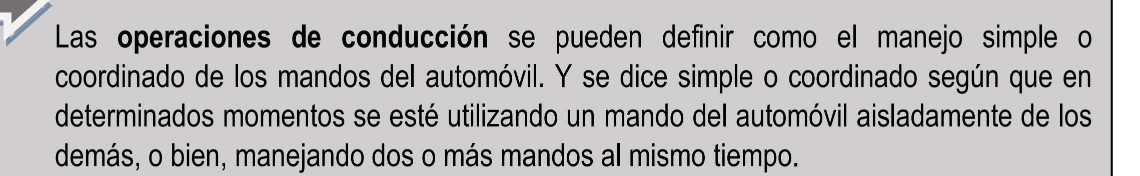




2 OPERACIONES BÁSICAS DE CONDUCCIÓN

2.1 CONCEPTO

Hasta ahora sólo se han citado las maniobras básicas de circulación, dejando a un lado las operaciones básicas de conducción, las cuales se van a exponer a continuación, significando las diferencias entre unas y otras.



Las **operaciones de conducción** se pueden definir como el manejo simple o coordinado de los mandos del automóvil. Y se dice simple o coordinado según que en determinados momentos se esté utilizando un mando del automóvil aisladamente de los demás, o bien, manejando dos o más mandos al mismo tiempo.



Operaciones COMBINADAS





Se consideran operaciones simples el manejo del volante, o del acelerador, o del freno, o del embrague.

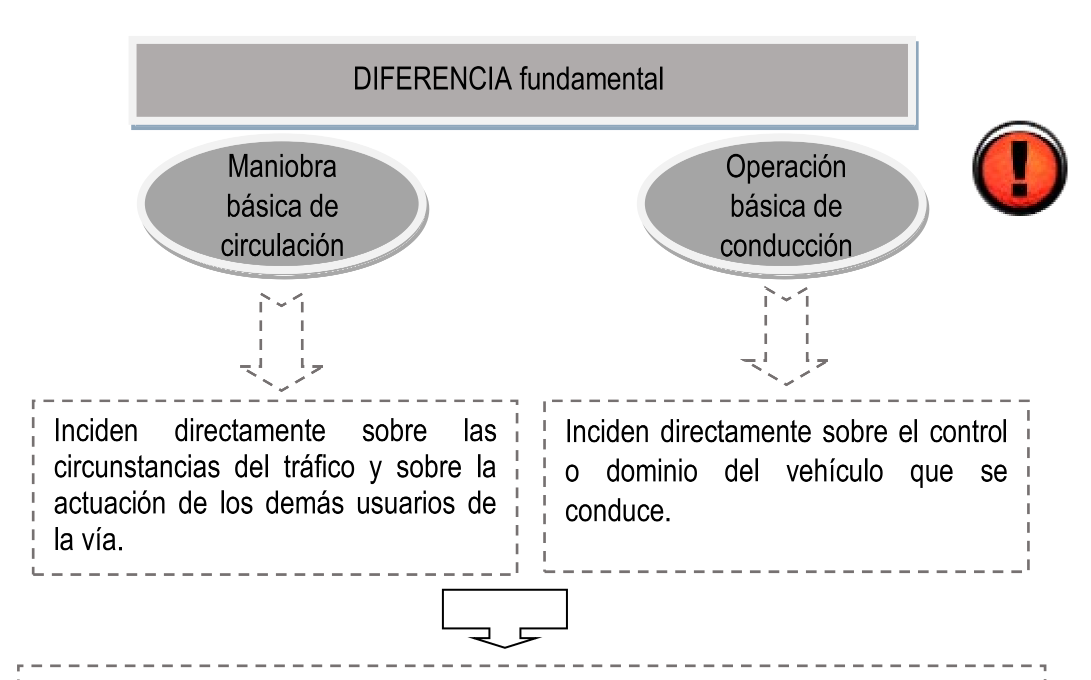
Se consideran operaciones combinadas el manejo de: dirección/acelerador, freno/dirección, acelerador/cambio, cambio/embrague, retrovisor/freno, etc.







2.2 DIFERENCIA ENTRE MANIOBRAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN Y OPERACIONES BÁSICAS DE CONDUCCIÓN



3 NORMAS GENERALES DE CONDUCTORES

Antes de entrar a exponer las normas que regulan las dos primeras maniobras básicas de circulación, que en principio se van a estudiar, parece conveniente enunciar unas **normas generales de comportamiento** de los conductores, que éstos tienen que observar en todo momento, mientras conducen sus vehículos.

Éstas son las siguientes:

a) Los usuarios de las vías están obligados a **comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación**, ni causen peligros, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.

b) Se deberá conducir con la **diligencia y precauciones necesarias** para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

c) Los conductores deberán **estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales.** Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las







precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

d) El conductor de un vehículo está obligado a **mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción**, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD.

Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que, estando a la vista del conductor, su utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS.

e) Queda **prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares** conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores.

Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

f) Se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

g) **La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor** sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos.

Únicamente se permitirá circular con **láminas adhesivas o cortinillas** contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias.

No obstante, **la utilización de láminas adhesivas** en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos.

La colocación de **los distintivos previstos en la legislación de transportes** o en otras disposiciones, deberá realizarse de forma que no impidan la correcta visión del conductor.







Queda prohibida, en todo caso, la colocación de **vidrios tintados o coloreados no homologados**.

4 INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN

4.1 CONCEPTO

La incorporación a la circulación se hará desde la situación de vehículo parado, estacionado, saliendo de una propiedad colindante, procediendo de otras vías de acceso o de las zonas de servicio de la propia vía.

4.2 REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Como en toda maniobra básica de circulación, y siguiendo una elemental regla de seguridad, todo conductor que vaya a realizar esta maniobra:



1. En primer lugar deberá **comprobar** que puede realizarla porque las circunstancias del tráfico se lo permiten.
2. A continuación, deberá **advertir** a los demás usuarios de la vía, bien por medio de la señalización óptica de su vehículo, bien por medio del brazo, que va a realizar la citada maniobra.
3. Por último, **ejecutará** la maniobra de incorporación.

Esta regla de seguridad no es más que el proceder sintetizado que debe seguir el conductor en el momento de realizar la maniobra y que surge de los preceptos que regulan minuciosamente el comportamiento de dicho conductor en busca de seguridad, y que a continuación se exponen.

4.3 OBSERVACIÓN DEL TRÁFICO

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, **deberá cerciorarse previamente**, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe **asegurarse** previamente de que puede hacerlo sin peligro para nadie.

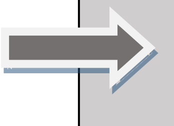






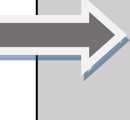
En vías dotadas de un carril de aceleración, el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo para incorporarse a la calzada deberá **cerciorarse**, al principio de dicho carril, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de estos.

Si para realizar la incorporación previamente hubiera que efectuar marcha atrás, se deberá cumplir lo siguiente: **cerciorarse**, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, **de que**, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, **no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.**



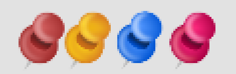
De todo ello se desprende el **primer requisito** para la realización de esta maniobra, la **comprobación de que puede realizarse**, bien por medio de la observación del tráfico a través de los **espejos retrovisores** que corresponda en su caso, o bien, a través de la **observación directa**.

4.4 SEÑALIZACIÓN DE LA MANIOBRA



La **señalización** de la maniobra es la segunda condición a realizar por el conductor del vehículo que vaya a ejecutar la incorporación.

La obligatoriedad de informar a los demás conductores y usuarios sobre la intención de realizar la maniobra viene impuesta por normas de carácter general y también de índole particular.



A saber:

- Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.
- El conductor debe advertir ópticamente toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo.

El conductor que pretenda incorporarse a la circulación lo advertirá con las señales obligatorias para estos casos.

Una vez establecida la exigencia del aviso, el Reglamento determina cómo deben realizarse dichas informaciones a través de las siguientes normas:







El conductor que se incorpore a la circulación advertirá ópticamente la maniobra.

Las advertencias ópticas deben ser luminosas o, en su defecto, efectuadas con el brazo. La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y anularán cualquier otra indicación óptica que las contradiga.

Las advertencias ópticas se efectuarán con antelación a la iniciación de la maniobra, y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termina aquélla.

El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

En las maniobras que implique un desplazamiento lateral, es este el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.

La marcha hacia atrás será advertida con la correspondiente luz de marcha atrás, si dispone de ella, o, en caso contrario, extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás.







De todos los preceptos citados anteriormente se debe tener en cuenta una serie de **CONCLUSIONES**:

- La maniobra de incorporación debe ser advertida por medio del brazo o del indicador de dirección que corresponda. Ahora bien, esta **señalización sólo será obligatorio realizarla cuando en el entorno se encuentren usuarios de la vía**, no siendo necesario hacerla ante la ausencia de aquellos.

  Esta es la finalidad de la señalización, advertir a los demás usuarios, siendo inútil señalizar en ausencia de estos, ya que la maniobra no va a alterar las circunstancias del tráfico, y por tanto, la señal no será captada por nadie.

- Una segunda conclusión que se puede extraer es que la **señal debe hacerse con la suficiente antelación**, de tal forma que únicamente podrá ser considerada como útil para aquellos conductores que, encontrándose lejos en el momento de iniciarse la maniobra, deben ser ellos los que adopten las medidas de precaución para evitar el alcance con el automóvil que, cuando llegue a su altura, ya se habrá incorporado a la corriente de tráfico. Sin embargo, no podrá excusar al conductor el hecho de hacer las señales cuando la proximidad del vehículo que se acerca por detrás impide la percepción adecuada del indicador o efectuar una maniobra de evasión eficaz, hasta el punto de que, como ya se ha dicho anteriormente, no se le tiene que obligar a la realización de ninguna maniobra brusca, principio conforme con la confianza que debe imperar en el tráfico de que la vía se encuentra expedita, y que cualquiera que vaya a alterar esta normalidad, lo debe hacer con tiempo y señalando su acción previamente.

Otro caso muy diferente es que en vías con una densidad de circulación normal se señalice la intención de incorporarse con antelación, pero sin tener en cuenta la posición cercana de un vehículo que circule por la vía. En este caso se puede decir que sería una antelación mal entendida, pues el efecto de la señalización ante dicha posición del vehículo puede llevar a su conductor a adoptar medidas de precaución innecesarias que, por ello, representarían una forma de obstaculización.

Hay que tener en cuenta que la utilización del indicador de dirección y la anticipación de esa utilización son necesarias, pero teniendo siempre presente la posición de los vehículos que circulan ya por la vía.

Otra pregunta que podría hacerse sería: ¿Debe mantenerse la señalización aunque se vea la imposibilidad de incorporarse? Este es un caso muy particular que se dará en vías muy saturadas. Si la densidad del tráfico no permite la incorporación, no hay duda de que los demás conductores tienen que conocer esa intención. Por ello, se debe mantener accionado el indicador correspondiente para que los demás conductores cumplan con la obligación de facilitarla. Obligación que se tratará en otros temas.







4.5 EJECUCIÓN DE LA MANIOBRA. INCORPORACIÓN

La maniobra culmina o finaliza con la **incorporación del vehículo** a la corriente circulatoria. Sería pues, el **tercer paso** de la regla de seguridad a la que se ha aludido anteriormente: Observación, señalización y ejecución de la maniobra.

¿Cómo debe hacerse esta incorporación?

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpore a aquella procurará hacerlo con la velocidad adecuada a la vía, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de los usuarios que transiten por ella, incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril para incorporarse a la circulación de la calzada.

Siempre que un conductor salga a una vía de uso público por un camino exclusivamente privado, debe efectuarlo a una velocidad que le permita detenerse en el acto, cediendo el paso a los vehículos que circulen por aquella, cualquiera que sea el sentido en que lo hagan.

En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a **los** peatones que circulen por ellas.

Los conductores de vehículos de transporte colectivo de viajeros, aparte del deber de los demás conductores de facilitarles la incorporación desde una parada señalizada, tienen la obligación de adoptar las precauciones necesarias para evitar todo riesgo de accidente, después de haber anunciado por medio de sus indicadores de dirección su propósito de incorporarse.

En el caso de que la posición del vehículo en la calzada obligara a un conductor a realizar marcha atrás, hay que tener en cuenta las normas que la regulan, las cuales, para no ser reiterativos, no se exponen ahora ya que aparecen recogidas en el Tema 13.

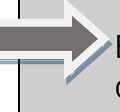






5 DESPLAZAMIENTOS LATERALES

5.1 CONCEPTO



El **desplazamiento lateral** se puede definir como todo cambio de posición en la calzada, a derecha o izquierda, que lleva aparejada la invasión parcial o total de un carril por el que anteriormente no se circulaba.

Este cambio de posición en la calzada, es decir, el desplazamiento lateral, puede estar motivado por **diferentes circunstancias**, como pueden ser: seleccionar el carril adecuado para un posterior cambio de dirección; realizar un rebasamiento al que obliga un vehículo estacionado en doble fila; efectuar un adelantamiento; volver a la derecha después del mismo; seleccionar un carril obligado por la señalización; permitir la incorporación de un vehículo; parar, estacionar, etc.

No se puede considerar un desplazamiento lateral la simple corrección de trayectoria del vehículo cuando ésta se realiza dentro del carril por el que se circula.

EJEMPLO

Circular junto a la línea del arcén para un poco después variar la posición y hacerlo junto al eje longitudinal de la calzada, cuando sólo existe un carril en cada sentido.

5.2 REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Como toda maniobra básica de circulación, requiere la aplicación de la regla de seguridad correspondiente y que, como en la mayoría de las maniobras a realizar, es **comprobar** previamente si se puede efectuar, **advertir** a los demás usuarios la intención de llevarla a cabo y, por último, **ejecutar** la maniobra de forma correcta.

5.3 OBSERVACIÓN DEL TRÁFICO

El Reglamento, en las normas generales para la realización de los **cambios de vía, calzada y carril**, en cuanto a la observación del tráfico **preceptúa** que el conductor deberá cerciorarse de que la **velocidad y distancia** de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias.

La observación hacia atrás se desprende de la obligación de advertir la realización de la maniobra a los conductores que circulen detrás y de respetar la prioridad de los vehículos que circulan por el carril







que se pretende ocupar. Para cumplir sendos preceptos no queda más remedio, por parte del conductor, que observar **a través de los espejos retrovisores**.

5.4 SEÑALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Es también en las normas generales para la realización de los cambios de vía, calzada y carril, donde el Reglamento, sobre la señalización de la maniobra, determina lo siguiente: El conductor deberá **advertirlo previamente y con suficiente antelación** a los conductores de los vehículos que circulen detrás del suyo.

No hay que olvidar tampoco que, en las normas generales que regulan las advertencias de los conductores, se prescribe lo siguiente: ***"Los conductores están obligados a advertir*** *al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos".*

A estos efectos se recuerda:

- Las advertencias pueden ser luminosas o, en su defecto, efectuadas con el brazo.
- La validez de la realizada con el brazo quedará subordinada a que sea perceptible por los demás usuarios de la vía.
- La realizada con el brazo anulará cualquier otra indicación óptica que la contradiga.
- Las advertencias se realizarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra.
- Las luminosas permanecerán en funcionamiento hasta que termine la maniobra.
- El desplazamiento lateral será advertido utilizando el indicador luminoso de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar la maniobra, o el brazo en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.
- La advertencia deberá concluir, en esta maniobra, tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.







5.5 EJECUCIÓN DE LA MANIOBRA

La maniobra de desplazamiento lateral, excepto en los casos en que se vaya a realizar un adelantamiento, un cambio de dirección, una parada o un estacionamiento, viene impuesta generalmente por las circunstancias del tráfico o de la vía. Así pues, cualquier vehículo parado o estacionado, u otra clase de obstáculo que se encuentre situado en el carril por el que se circula, obligará a realizar un cambio de posición en la calzada para sortearle. Este cambio de posición llevará implícito, pues, el desplazamiento de un carril a otro, lo que **deberá** llevarse a efecto respetando la **prioridad** del que circule por el carril que se pretende ocupar, efectuando la maniobra **sin peligro**, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias.

Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, **podrá ser rebasado**, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra **sin peligro**. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general.

Igualmente, en las circunstancias señaladas en el párrafo anterior, todo vehículo que encuentre cualquier obstáculo en su camino que le obligue a ocupar el espacio dispuesto para el sentido contrario de su marcha **podrá rebasarlo**, siempre que se haya cerciorado de que puede efectuarlo **sin peligro**. La misma precaución se observará cuando el obstáculo o el vehículo inmovilizado se encuentren en un tramo de vía en el que esté permitido el adelantamiento.

Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

MANIOBRAS

- Normas generales maniobras básicas:

  Artículo 14 Convenio Viena 1968

  Artículo 58 (R.G.C.)

- Normas generales conductores:

  Artículo 2 (R.G.C.)

  Artículo 3.1 (R.G.C.)

  Artículo 17.1 (R.G.C.)

  Artículo 18 (R.G.C.)

  Artículo 19 (R.G.C.)

INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN

- Observación del tráfico:

  Artículo 72.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 72.2 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 72.4 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 81.1 (p.c.) (R.G.C.)

- Señalización:

  Artículo 108.1 (R.G.C.)

  Artículo 109.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 72.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 72.3 (R.G.C.)

  Artículo 108.2 (R.G.C.)

  Artículo 109.1 (p.c.) (R.G.C.)







Artículo 109.2a) y 2.b) (R.G.C.)

- Ejecución maniobra:

Artículo 72.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 72.4 (R.G.C.)

Artículo 72.2 (R.G.C.)

Artículo 65.2 (R.G.C.)

Artículo 73.3 (R.G.C.)

DESPLAZAMIENTOS LATERALES

- Observación del tráfico:

Artículo 74.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 74.2 (R.G.C.)

- Señalización de la maniobra:

Artículo 74.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 108 (R.G.C.)

Artículo 109.1 (R.G.C.)

Artículo 109.2a) (R.G.C.)

- Ejecución de la maniobra:

Artículo 74.2 (R.G.C.)

Artículo 74.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 88 (R.G.C.)

Artículo 89 (R.G.C.)

Artículo 77 (R.G.C.)







TEMA 10 ADELANTAMIENTO



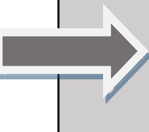




1 ADELANTAMIENTO

1.1 Concepto

El **adelantamiento** es una de las **maniobras más peligrosas que pueden llevarse a cabo en la circulación**. Por ello, no es de extrañar que la normativa la haya regulado con gran minuciosidad.



El **adelantamiento**, en un sentido amplio, es la maniobra que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento de marcha más lenta que circula delante del que se conduce. En consecuencia, es condición indispensable para que esta maniobra se realice, que ambos vehículos se encuentren en movimiento.

La realización de la maniobra de adelantamiento, e incluso su peligrosidad, depende de la vía donde se efectúa y, en especial, que sea necesario invadir la parte de la calzada correspondiente a los vehículos que circulan en sentido contrario para, una vez pasado el vehículo adelantado, regresar al lado derecho y situarse delante de él.

Es a esta maniobra de adelantamiento a la que, especialmente, va a referirse el presente tema, sin perjuicio de que, en el siguiente, se recojan otras maniobras de adelantamiento de menor dificultad y peligrosidad.

El adelantamiento es una maniobra peligrosa, delicada y compleja porque:

- Se altera el orden normal de circulación ya que, frecuentemente, hay que **invadir la parte de la calzada destinada al sentido contrario** con riesgo de encontrarse con **vehículos que vienen de frente.**
- El conductor que adelanta tiene que medir cuidadosamente las **distancias** entre su propio vehículo y el que va a adelantar, **calcular la distancia y velocidad del que viene en sentido contrario, tener** muy presente la **señalización**, la posibilidad de que existan vehículos ocultos que no se ven porque los tapa el vehículo al que se va a adelantar, la existencia de **espacio suficiente** para colocarse nuevamente a la derecha, la velocidad y potencia de su propio vehículo, etc.
- El comportamiento del conductor del vehículo adelantado tiene gran trascendencia para que el adelantamiento se realice en condiciones de seguridad.

Por lo anteriormente expuesto, **todo adelantamiento exige del conductor** que lo realiza mucha **prudencia y precaución**, una decisión rápida y una **ejecución precisa y sin vacilaciones**.

Una vez matizado el **concepto de adelantamiento**, se desarrolla el procedimiento para su ejecución.

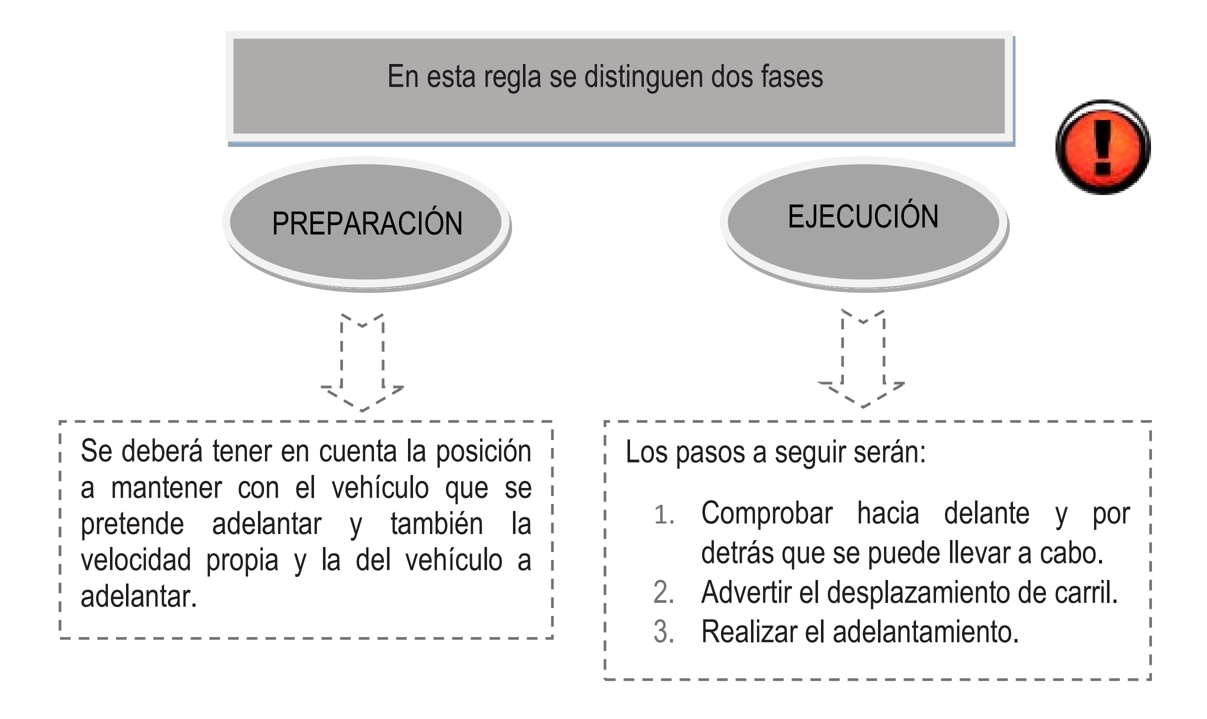






2 REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Para que esta maniobra resulte segura en su realización se debe aplicar la correspondiente regla de seguridad. En esta regla se distinguen dos fases completamente diferenciadas: una de **preparación y otra de ejecución.**



A continuación se exponen los correspondientes preceptos normativos que regulan este comportamiento para que la maniobra de adelantamiento no resulte peligrosa y, por el contrario, se pueda llevar a cabo con la máxima seguridad.







2.1 FASE DE PREPARACIÓN

2.1.1 Posición respecto al vehículo a adelantar

La adopción de esa posición surge como consecuencia ineludible de cumplir con las siguientes **normas**:

- **Antes de iniciar un adelantamiento** que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario.
- **Deberá asegurarse**, asimismo, de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su carril cuando termine el adelantamiento.
- Igualmente **deberá cerciorarse** que no existe ninguna circunstancia de las que prohíben adelantar, que más adelante se expondrán, relacionadas con la visibilidad.
- **Durante la ejecución del adelantamiento**, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar.

En efecto, si se adopta una posición cercana respecto al vehículo que se pretende adelantar, el campo de visión hacia adelante disminuirá ostensiblemente, sobre todo si ese vehículo es voluminoso (camión, autobús, etc.), dificultando la comprobación de los requisitos exigidos en los preceptos anteriormente citados, resultando la maniobra insegura desde su mismo inicio.

Por otra parte, esa misma posición impedirá emprender la maniobra con una velocidad notoriamente superior, en relación con la del vehículo a adelantar, prolongándose innecesariamente en tiempo y en espacio recorrido por la zona de sentido contrario.

Lo anteriormente expuesto no debe llevar a lo contrario, es decir, a adquirir una posición lejana, pues si bien, la visibilidad hacia adelante sería óptima, la realización de la maniobra sería dilatada igualmente en tiempo y espacio.







Por lo expuesto, la separación con el vehículo que se pretende adelantar debe ser la idónea para que permita un suficiente campo de visión hacia adelante y no prolongue la duración de la maniobra, no debiendo ser en ningún caso inferior a la distancia frontal de seguridad en virtud del siguiente **precepto**:

*"Todo conductor de un vehículo que circule **detrás de otro** deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita **detenerse**, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado".*

2.1.2 Velocidad

Una vez establecida la posición respecto al vehículo que se pretende adelantar, se debe tener presente lo que anteriormente se ha indicado, es decir, la maniobra hay que ejecutarla con rapidez y en el menor tiempo y espacio posibles.

Por ello, la Ley de Seguridad Vial dispone: "Hay que tener en cuenta la **velocidad propia y la de los demás usuarios afectados".**

Resultante de esa norma será seleccionar en la caja de cambios la relación de marcha que permita, a la hora de iniciar el desplazamiento a la izquierda, realizar el adelantamiento con rapidez por tener una reserva de aceleración en el motor. Aunque más parezca un consejo de manual de conducción, no hay que olvidar que esta relación de marcha está en estrecha correspondencia con el apartado cuarto del epígrafe 2.1.1 y que, por tanto, es una consecuencia casi obligada si no se quiere incumplir dicho precepto.

2.1.3 Observación y valoración de señales, visibilidad, velocidad, espacio y vehículos

El paso siguiente, una vez realizados los dos ya comentados, será observar hacia adelante y valorar las señales, la visibilidad y el espacio del que se dispone, así como los vehículos en sentido contrario y en el mismo sentido.

2.1.3.1 Señales

Las señales a observar serán la R-305, o en su caso la R-306, y la marca longitudinal continua, cuyo significado ha quedado recogido en los temas 4 y 6, respectivamente.







2.1.3.2 Visibilidad

La valoración de la visibilidad viene establecida por las siguientes normas:

Queda prohibido adelantar:

- En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.
- Cuando la norma se refiere a circunstancias en que la visibilidad disponible no sea suficiente se deben tener en cuenta tanto las atmosféricas y ambientales, como las del tráfico y las de cualquier otra índole.
- Por ello, y de conformidad con la anterior prohibición, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impide la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue.
- En los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5) en los que sólo se disponga de un carril para el sentido de circulación del vehículo que pretende adelantar.
- En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades. No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.
- En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:
    - Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.
    - El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según excepciones a la norma general.
    - La calzada en que se realice goce de prioridad de paso en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
    - El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.







2.1.3.3 Espacio

Antes de iniciar el adelantamiento, el conductor que se proponga realizarlo deberá comprobar que **dispone de espacio suficiente** para reintegrarse a su carril cuando termine dicho adelantamiento.

Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, **puede desviarse** hacia el **lado derecho** sin causar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.

2.1.3.4 Vehículos en sentido contrario

Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá **comprobar** que, en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, **existe espacio** libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario. En caso contrario deberá abstenerse de efectuarla.

Queda expresamente **prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas** que circulen en sentido contrario.

2.1.3.5 Vehículos en el mismo sentido

También deberá cerciorarse, el conductor del vehículo que adelanta, que el conductor del **vehículo que le precede en el mismo carril** no ha indicado su propósito de desplazarse hacia el mismo lado, en tal caso deberá respetar la preferencia que le asiste.

No obstante, si después de un tiempo prudencial el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica.

Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de **invadir** la parte de la calzada reservada a la circulación en **sentido contrario.**

2.2 FASE DE EJECUCIÓN

Hasta aquí se ha visto la fase inicial o de preparación del adelantamiento. A continuación se pasará a la realización de la maniobra en sí.

Esta segunda fase, a su vez, se puede subdividir en dos:

1. **la desviación a la izquierda** de la calzada para adelantar al vehículo precedente y,
2. el posterior **desplazamiento al carril derecho**, con lo que se da por concluida la maniobra de adelantar.







2.2.1 Desplazamiento lateral a la izquierda de la calzada

2.2.1.1 Observación de los espejos retrovisores

La fase inicial o de preparación del adelantamiento se finalizaba realizando una observación hacia adelante para valorar las circunstancias que anteriormente han quedado expuestas. Por tanto, previamente a realizar la desviación a la izquierda, el conductor deberá comprobar si puede llevarla a cabo, mirando a través de los espejos retrovisores para confirmar que no va a obstaculizar o poner en peligro, a otro vehículo que, a su vez, pretenda adelantar.

Este comportamiento es consecuencia del siguiente **precepto**:

"Asimismo, el conductor que se proponga adelantar, deberá asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril".

2.2.1.2 Advertencias al conductor que pretende adelantar

Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán emplearse señales acústicas de sonido no estridente, y queda prohibido su uso inmotivado o exagerado.

Las **advertencias acústicas** se podrán hacer para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.

Con la misma finalidad que para las acústicas y para sustituirlas podrán **efectuarse advertencias luminosas**, incluso en poblado, utilizando en forma intermitente los alumbrados de corto o de largo alcance, o ambos alternativamente, a intervalos muy cortos y de modo que se evite el deslumbramiento.

Se significa que, excepto en aquellos casos concretos que lo exige la legislación, no es obligatorio advertir al conductor que va a ser adelantado. Sin embargo la normativa da la opción de permitir advertir a dicho conductor, debiendo interpretarse que dicho aviso queda a la estimación del conductor adelantante, el cual sólo debe hacer uso de él cuando, no estando seguro de que el conductor del vehículo al que va a adelantar se ha percibido del hecho, necesite de su colaboración para llevar a cabo la maniobra con total seguridad.

2.2.1.3 Señalización de la maniobra

Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar deberá **advertirlo con suficiente antelación**, con las señales preceptivas.

Estas señales preceptivas son las **advertencias ópticas** que deberán ser efectuadas con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquélla.

A los efectos del apartado anterior, deberá tenerse en cuenta que:



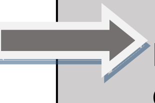




- **En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral**, es este el que exclusivamente se **avisa**, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.
- **El desplazamiento lateral será advertido utilizando** la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica.

2.2.1.4 Ejecución de la maniobra de adelantar

Una vez iniciado el desplazamiento lateral a la izquierda de la calzada, comienza la maniobra propiamente dicha de adelantamiento, es decir, alcanzar, pasar y volver a la derecha de la calzada, situándose delante del vehículo adelantado.



En todas las **vías** objeto de la Ley, como norma general, el adelantamiento **deberá efectuarse por la izquierda** del vehículo que se pretende adelantar.

Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe deberá llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.

En cuanto a la **velocidad** se debe recordar que las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurran por suelo urbano sólo podrán ser **rebasadas en 20 kilómetros** por hora por **turismos y motocicletas** cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

Cuando exista un límite específico de velocidad que coincida con el límite máximo de velocidad de la vía, en relación este último con las características de la misma, también **podrá ser rebasado** en la misma velocidad, por los mismos usuarios y en las mismas condiciones, por estar recordando el primero el límite máximo de dicha vía.

Cuando se adelante **fuera de poblado** a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas reglamentariamente; en todo caso, **la separación lateral** no será inferior a **1,50 metros.**

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior, o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y la anchura y características de la calzada.

Además el R. D. L. 6/2015 de 30 de octubre refuerza este comportamiento a la hora de adelantar un automóvil a **ciclos, ciclomotores y conjuntos de estos vehículos** estableciendo la obligatoriedad de mantener respecto a ellos una **separación lateral no inferior a 1,50 metros** independientemente de que se adelante **dentro o fuera de poblado**, debiendo realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada.







Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que pueden hacer difícil su finalización sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha, regresará de nuevo a su carril y lo advertirá a los que le siguen con las señales preceptivas.

2.2.2 Regreso al carril derecho

Una vez sobrepasado el vehículo que se quería adelantar, se tendrá que realizar la última fase de la maniobra, que es el regreso al carril derecho, para lo cual se aplicará la regla de seguridad de desplazamientos laterales, que ya se contempló en el tema 9.

2.2.2.1 Observación de los espejos retrovisores

No existe ninguna norma que fije la exigencia de observar los retrovisores, pero nace como consecuencia de la obligación, sí recogida por la Ley, de no forzar al conductor del vehículo adelantado a modificar su trayectoria o su velocidad. En consecuencia para no actuar por cálculo y saber con absoluta certeza cuándo se puede volver a la derecha, sin entorpecer o crear riesgo, se deberá observar tanto el espejo interior como el exterior derecho, si se dispone de él, para comprobar que la distancia dejada con el vehículo adelantado es la adecuada y permite volver a la derecha sin temor a cortar el paso al conductor de dicho vehículo.

2.2.2.2 Señalización de la maniobra

La norma establece la obligatoriedad de advertir el regreso al carril derecho al disponer lo siguiente:

"El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril advirtiéndolo a través de las señales preceptivas".

A estos efectos las señales preceptivas que debe utilizar dicho conductor serán:

- **La luz indicadora** de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar el mismo, o bien.
- **El brazo** doblado hacia arriba con la palma de la mano extendida.

2.2.2.3 Ejecución de la maniobra

El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento deberá reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad.

2.2.2.4 Extinción de la señalización

Una vez situado el vehículo nuevamente en la derecha de la calzada, no debe olvidarse el conductor de extinguir la luz indicadora de dirección de dicho lado, pues ya ha cumplido la finalidad que se perseguía, advertir a los demás usuarios de la maniobra realizada, y su mantenimiento podría infundir a confusión a éstos. Comportamiento que, anteriormente, ya quedó justificado normativamente.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

- Posición respecto al vehículo a adelantar:

  Artículo 84.1, párrafo 1º (p. c.) (R.G.C.)

  Artículo 84.3. (p. c.) (R.G.C.) 87 y 85.1 (p. c.) (R.G.C.)

  Artículo 54.1 (R.G.C.)

- Velocidad

  Artículo 84.1, párrafo 1º (p. c.) (R.G.C.)

- Observación y valoración de:

  - Señales:

    Artículo 154 (R-305) (R.G.C.)

    Artículo 167 (M. L. C.) (R.G.C.)

  - Visibilidad:

    Artículo 87 (R.G.C.)

  - Espacio:

    Artículo 84.3 (p. c.) (R.G.C.)

    Artículo 84.1 (párrafo 2º) (R.G.C.)

  - Vehículos sentido contrario:

    Artículo 84.1, párrafo 1º (p. c.) (R.G.C.)

    Artículo 85.4 (p. c.) (R.G.C.)

  - Vehículos mismo sentido:

    Artículo 84.2 (R.G.C.)







- Desplazamiento lateral a la izquierda:
    - Observación del tráfico:

      Artículo 84.3 (p. c.) (R.G.C.)
    - Advertencias:

      Artículos 110.1; 110.2.b; 109.3 (R.G.C.)
    - Señalización:

      Artículo 84.1 (p. c.) (R.G.C.)

      Artículo 109.1 (p. c.) (R.G.C.)

      Artículo 109.2.a) (párrafo 1º) (p.c.) (párrafo 2º) (R.G.C.)
    - Ejecución maniobra:

      Artículo 82.1 (R.G.C.)

      Artículo 85.1 (R.G.C.)

      Artículo 51.1 (R.G.C.)

      Artículo 85. 2 (R. G. C.)

      Artículo 85.4, párrafo 1º (p. c.), 85.4 párrafo 2º (R. G. C.)
- Vuelta al carril derecho:
    - Observación:

      Se desprende implícitamente del artículo 85.3 (R.G.C.)
    - Señalización:

      Artículos 85.3 (p. c.), 109.2.a) (p. c) (R.G.C.)
    - Ejecución maniobra:

      Artículo 85.3 (p. c.) (R.G.C.)
    - Extinción señal:

      Artículo 109.2.a) (párrafo 2º) (R.G.C.)







TEMA 11 OTROS ADELANTAMIENTOS







1 OTROS ADELANTAMIENTOS

Siguiendo lo expuesto en el tema anterior, a continuación se va a tratar de otros adelantamientos.

1.1 ADELANTAMIENTO EN VÍAS DE TRES CARRILES

En calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, el carril central se utilizará para **efectuar los adelantamientos precisos**, pudiendo solamente efectuarlos cuando los conductores que circulen en sentido contrario no hayan **ocupado** el carril central para efectuar un adelantamiento a su vez.

En estas calzadas, al no estar permitido circular por el carril situado más a la izquierda, queda también prohibido realizar adelantamientos por él, aun cuando el resto de las circunstancias que concurran sean favorables.

Aun cuando no es frecuente este tipo de vías, teniendo en cuenta la peligrosidad e indeterminación de dicho carril central, que puede ser utilizado indistintamente para adelantar por los vehículos que circulen en ambos sentidos, al efectuar el adelantamiento deberán aplicarse con el máximo rigor las normas expuestas en el tema anterior para la realización de la maniobra utilizando dicho carril.

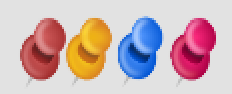
1.2 ADELANTAMIENTO EN CALZADAS DE VARIOS CARRILES

En las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

Cuando la calzada tenga tres o más carriles en el mismo sentido, los **conductores de camiones o furgones** con masa máxima autorizada superior a **3.500 kilogramos**, los de **vehículos especiales** que no estén obligados a circular por el arcén y los de **conjuntos de vehículos** de más de siete metros de longitud, solamente les estará permitido adelantar por **el carril inmediato al de la derecha**.

1.3 ADELANTAMIENTO POR LA DERECHA





Por excepción, **se efectuará el adelantamiento por la derecha**, si existe espacio suficiente para ello y adoptando las máximas precauciones cuando:

a) El conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.

b) Los tranvías marchen por la zona central en vías con circulación en ambos sentidos.







Dentro de los **poblados**, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el **adelantamiento** por la **derecha** a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

Los conductores que efectúen adelantamientos permitidos por el lado derecho, deberán tener presentes los preceptos recogidos en el tema anterior sobre advertencia de la maniobra y separación lateral.

2 CASOS NO CONSIDERADOS ADELANTAMIENTOS

Cuando el **adelantamiento se realice por un carril reservado**, por su finalidad o destino, por ejemplo:

- Cuando el conductor se acerque a un empalme por el **carril de aceleración** y el vehículo que circula por el carril de la vía principal lo haga a menor velocidad que el vehículo que se va a incorporar a dicha vía, o viceversa.
- Cuando al abandonar la vía por un **carril de deceleración** se circule por éste a mayor velocidad que los vehículos que lo hagan por el carril de la vía que se abandona, o viceversa.
- Cuando al acercarse a una intersección el conductor se encuentre en el **carril reservado para efectuar un cambio de dirección a la derecha** y circule más rápidamente que aquellos vehículos que, situados en el carril o carriles de su izquierda, pretendan seguir de frente o girar a la izquierda, o viceversa.
- **Carril bus o taxi, etc**.

Todos estos ejemplos que se han citado reúnen la característica que, de forma general, recoge el siguiente **precepto**:

*"En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, **tampoco se considerará adelantamiento** el hecho de que se avance más rápidamente por aquéllos que por los normales de circulación, o viceversa".*

Asimismo*, "cuando la **densidad** de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro **no será considerado como un adelantamiento".***

En la anterior situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.

Tampoco se considerarán **adelantamientos** los producidos **entre ciclistas** que circulen **en grupo**.

De acuerdo con el concepto de adelantamiento, **no** se considera como tal el hecho de pasar a un vehículo que se encuentra detenido, parado o estacionado. Esta acción se viene denominando **"rebasamiento"**, como ya ha quedado expuesto en el epígrafe 5.5, párrafo 2º del Tema 9.







Ha quedado expuesto en el tema anterior el comportamiento del conductor a la hora de realizar la maniobra de adelantamiento. Si bien es verdad que ese conductor es el que tiene que adoptar las medidas necesarias para que el adelantamiento se efectúe de acuerdo con dichas normas y por ello en condiciones de seguridad, no es menos cierto que el comportamiento del conductor del vehículo adelantado tiene gran importancia para que el adelantamiento se consume en las citadas condiciones.

La conducta a seguir por el conductor del vehículo adelantado, y que a continuación se va a exponer, está referida, al igual que la de adelantamiento recogida en el tema anterior, a las calzadas que disponen solamente de un carril para cada sentido, pues, es en estas vías, donde el proceder del conductor del vehículo que es adelantado puede hacer que la maniobra se lleve a cabo con mayor o menor dificultad, mientras que cuando no es preciso invadir la zona de sentido contrario, por existir al menos dos carriles en el mismo sentido, su no colaboración o abstención no debe influir, en circunstancias normales, en la realización de la maniobra.

3 COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR ADELANTADO

3.1 Obligación de Permitir el Adelantamiento

A la vista de la legislación se comprueba que, en principio, al conductor del vehículo adelantado no se le fija ninguna regla de comportamiento en particular.

Solamente se debe limitar a circular manteniendo la posición que se le preceptúa en relación con el lugar que debe ocupar en la vía, a saber, lo más cerca posible del borde de la calzada.

Ahora bien, en el momento que se dé cuenta, bien porque el conductor que adelanta se lo advierte, bien porque él mismo lo percibe a través de los espejos retrovisores, es cuando la Ley señala la pauta a seguir marcándole una posición en la calzada e indicándole una conducta determinada en relación con la velocidad.

3.2 Posición en la calzada

El primer **precepto** que se le ordena cumplir es el siguiente:

*"El conductor que **advierta** que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará **obligado** a ceñirse al **borde derecho de la calzada**, salvo en los supuestos de giros o cambios de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado, en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario".*

Esta posición en la calzada facilitará al conductor que pretende adelantar la observación de las circunstancias que concurran por delante al aumentar considerablemente su campo de visión, en contraposición con la ubicación centrada en el carril, y por consiguiente, llevar a cabo con una total confianza la maniobra por poder percibir sin dificultad las señales, el espacio, los vehículos en sentido contrario, etc.







3.3 VELOCIDAD

Se **prohíbe** al conductor del vehículo que va a ser adelantado **aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento.**

También estará **obligado a disminuir la velocidad** de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe **peligro** para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando el **adelantante** diera muestras inequívocas de **desistir** de la maniobra reduciendo su velocidad, el **conductor** del vehículo al **que se pretende adelantar** no estará obligado a disminuir la suya, si con ello pone en peligro la seguridad de la circulación, aunque sí estará **obligado a facilitar** al conductor adelantante **la vuelta** a su carril.

Los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad, deberán bien aminorar la marcha, o apartarse cuanto antes al arcén, si resulta practicable, para **dejar paso** a los que le siguen, cuando la densidad de la circulación en sentido contrario, la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o estado no permitan ser adelantados con facilidad y sin peligro.

3.4 SEÑALIZACIÓN PARA PERMITIR EL ADELANTAMIENTO

Cumplidos los dos primeros requisitos, situarse junto al borde derecho de la calzada y no aumentar la velocidad o reducirla si fuera necesario, habría que preguntarse si es obligatorio utilizar el indicador luminoso de dirección de la derecha para advertir al conductor, que desea adelantar, que se está dispuesto a facilitarle dicha maniobra.

Examinando las normas generales de las advertencias de los conductores, se comprueba que en las advertencias ópticas no se encuentra ninguna norma en tal sentido.

Solamente los conductores de los vehículos citados en el último párrafo del epígrafe 3.3, en el caso de que **no** sea posible **ceñirse** por completo al **borde derecho** de la calzada y, sin embargo, el adelantamiento pueda efectuarse con seguridad, cuando vayan a ser adelantados, **indicarán la posibilidad** de ello al que se acerque, extendiendo el brazo horizontalmente moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo el intermitente derecho en funcionamiento, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

OTROS ADELANTAMIENTOS

- En vías de tres carriles:

    Artículo 84.1 (párrafo 3º) (R.G.C.)

    Artículo 30.1.b) (parte correspondiente) (R.G.C.)

- En calzadas de varios carriles:

    Artículo 83.1 (R.G.C.)

    Artículo 32 (R.G.C.)

- Por la derecha:

    Artículo 82 (apartados 2 y 3) (R.G.C.)

CASOS NO CONSIDERADOS ADELANTAMIENTO

Artículo 83 (apartados 3 y 2) (R.G.C.)

Artículo 84.5 (R.G.C.)

COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR ADELANTADO

- Posición en la calzada:

    Artículo 86.1 (párrafo 1º) (R.G.C.)

- Velocidad:

    Artículo 86 (apartados 2 y 3) (R.G.C.)

- Señalización:

    Artículo 86.1 (párrafo 2º) (R.G.C.)







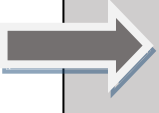
TEMA 12 INTERSECCIONES







1 INTERSECCIONES: CONCEPTO



Intersección es el nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

Se suele utilizar también, como sinónimo de intersección, el vocablo "cruce" con idéntica significación. Generalmente se suele emplear el primero para aludir al encuentro de dos o más trayectorias en un nudo de la red viaria dentro del casco de las poblaciones, mientras que el segundo se utiliza para lo mismo, pero en vías interurbanas. Se puede señalar que, si la anteriormente citada es la definición estricta de intersección recogida en la Ley de Seguridad Vial, no es menos cierto que, en sentido amplio, existe otro tipo de ellas en las que el cruce no es de trayectorias de vehículos, sino de corrientes de tráfico de distintas características, pudiéndoselas denominar por ello intersecciones especiales.

EJEMPLO

El encuentro de la corriente de vehículos con la corriente del paso transversal de los peatones en los pasos reservados para estos, situados en una zona de la calzada en la que no existen encuentros de vías públicas, puede considerarse también como una intersección, pues de hecho concurren las mismas circunstancias que cuando se encuentran dos vías públicas. Es decir, utilización de la misma zona de la calzada para corrientes de tráfico con diferente sentido de circulación, una perpendicular a una transversal; adecuación de la velocidad en la aproximación al paso para peatones, establecimiento, como es lógico, de la norma de preferencia, etc. Por los mismos motivos se pueden considerar intersecciones o cruces los pasos para ciclistas, los pasos a nivel, etc.

La Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, no define qué es lo que se puede entender como maniobra de cambio de dirección. Ahora bien, si se analiza lo que se hace en la práctica, quedará perfilada dicha maniobra. Así pues, cambiar de dirección será abandonar la vía por la que se circula para entrar en una nueva que confluya, bien por la derecha, bien por la izquierda. Pero además de esta maniobra, existe asimismo otro proceder importante que es cuando, sin girar, ni a derecha ni a izquierda, se continúa al frente, cruzando o franqueando la vía transversal. Esta conducta es tan compleja de realizar como el cambio de dirección. Por lo expuesto, se puede ahora concebir por qué a este tema se le ha dado el título genérico de intersecciones y no el de cambios de dirección.



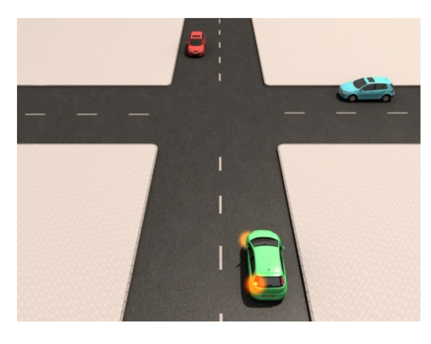




2 PASO POR INTERSECCIONES

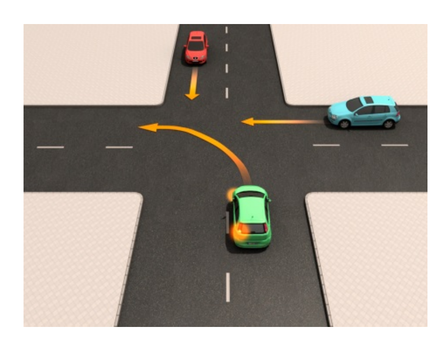
En toda intersección se pueden distinguir tres **fases**:





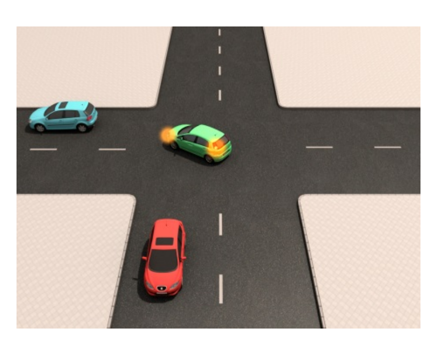
Fase de APROXIMACIÓN

La fase de aproximación sirve para prepararse a abordar la intersección a la que se está llegando. No se puede dar una norma fija sobre cuándo se inicia dicha fase, porque más que de distancia a la intersección hay que hablar de tiempo, de tiempo suficiente para poder efectuar todas las operaciones necesarias para abordar la intersección con seguridad. Por ello, una vez que se domina visualmente, desde lejos, la intersección, se debe iniciar la fase de aproximación para actuar con anticipación.



Fase de POSICIÓN DE ENTRADA

Esta fase se extenderá hasta la posición de entrada, que es el punto de intersección de la vía por la que se circula con la transversal. Para tener una idea más exacta de cuál es la fase de posición de entrada, se puede decir que es la posición en la que se detendría un vehículo para cumplir con una imaginaria señal de stop. Si existiera línea transversal de detención, ésta marcaría inequívocamente dicha posición. Asimismo, en una intersección regulada por semáforo, la posición de entrada sería la línea transversal de detención.



Fase de FRANQUEO

Una vez rebasada esta línea comenzará la fase de franqueo, que como ya se ha dicho anteriormente, puede ser girando y sin girar.

La fase de franqueo terminará cuando el vehículo entre en la nueva vía o haya cruzado la intersección.

Una vez establecidas las tres fases, a continuación se examinará el comportamiento del conductor en cada una de ellas de acuerdo con la legislación vigente.

Como las fases de aproximación y posición de entrada se puede decir que son comunes, con algunas mínimas diferencias para las tres actuaciones que se pueden realizar en una intersección seguir de frente, o cambiar de dirección a derecha o izquierda se va a contemplar conjuntamente para no caer en repeticiones. Por ello, en adelante, se hablará siempre de realización de una maniobra aunque en algunos casos ésta no exista (franqueo sin cambiar de dirección), exclusivamente por razones de simplificación.



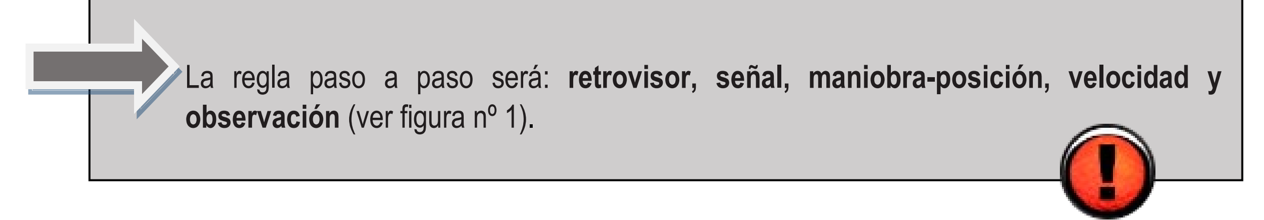




3 FASE DE APROXIMACIÓN

Cada vez que se trata de realizar una maniobra básica de circulación:

- Lo primero que tiene que hacer el conductor es comprobar si puede llevar a cabo dicha maniobra.
- A continuación advertir a los demás usuarios la intención de realizarla.
- Y por último, llevarla a cabo. Está apareciendo, una vez más, la regla de seguridad correspondiente, con cuya aplicación se afrontará con las máximas garantías de confianza y seguridad dicha maniobra.



La regla paso a paso será: **retrovisor, señal, maniobra-posición, velocidad y observación** (ver figura nº 1).

Esta regla de seguridad no es un procedimiento caprichoso, surge al analizarse la propia normativa que regula los cambios de dirección y el franqueo de intersecciones.

A continuación se exponen los correspondientes preceptos que indican el comportamiento a seguir.

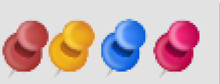
3.1 OBSERVACIÓN DE LOS RETROVISORES

Que el título del epígrafe sólo haga alusión a la observación de los retrovisores no quiere decir que se omita la observación del tráfico en la parte delantera, pero dado que esta, por la posición natural del conductor sentado frente al volante, entra dentro de su campo de visión, es por lo que se hace hincapié en que se valore de una forma más exhaustiva la parte posterior que es la que no se ve.

No obstante, en la última parte de la fase de aproximación, y especialmente en la posición de entrada, es cuando se deberá realizar hacia adelante una indagación más completa.

No existe una norma concreta que imponga la observación a través de los espejos retrovisores, pero no queda más remedio que consultarlos para saber si se encuentran detrás otros vehículos a cuyos conductores hay que advertirles la intención de realizar el cambio de dirección, regla esta que sí es de obligado cumplimiento por estar recogida como precepto (Ver siguiente fase, señalización).

Por otra parte, si para seleccionar la posición adecuada en la calzada, en relación con el giro que se va a efectuar, hay que realizar un desplazamiento lateral, se precisa, asimismo, observar los retrovisores para comprobar que el carril que se pretende ocupar está libre y no se va a cortar la trayectoria de otros vehículos.



En resumen, no existen normas específicas que exijan observar los retrovisores, pero ello se desprende de otras, tales como las contenidas en los epígrafes siguientes sobre señalización y maniobra-posición.







3.2 SEÑALIZACIÓN

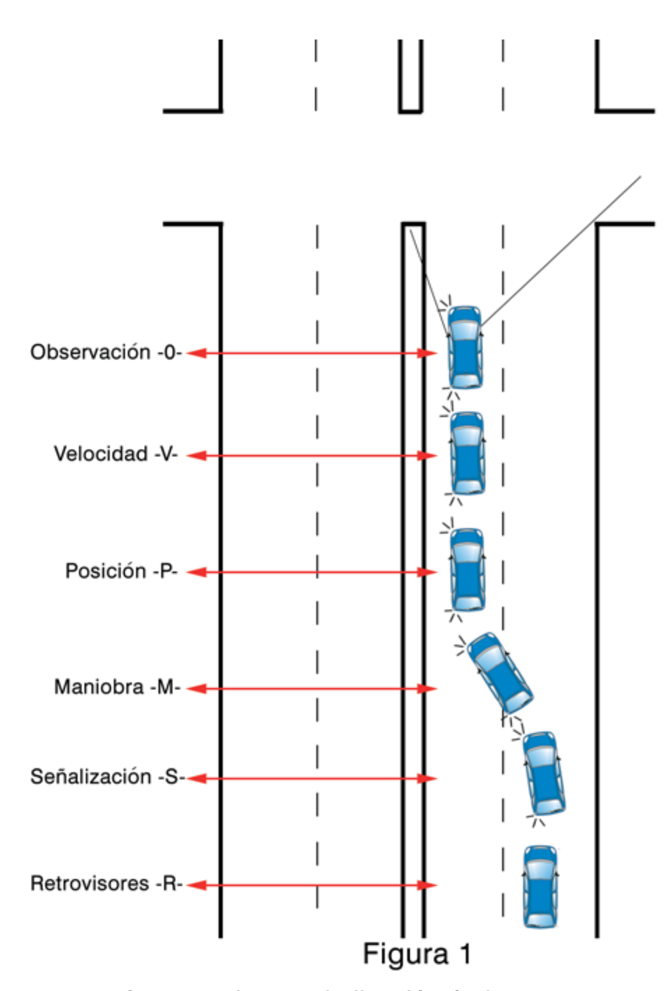


Figura 1

El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, **deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación** a los conductores de los vehículos que circulen detrás del suyo.

La forma de efectuar las advertencias ordenadas es la misma que la que se expuso para iniciar la marcha, desplazarse de carril y adelantar. No obstante, se recuerdan una vez más:

El desplazamiento lateral será **advertido** utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el cambio de dirección va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

La validez de las **advertencias** realizadas con el **brazo** quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y anularán cualquier otra indicación óptica que las contradiga.

Las **advertencias luminosas** permanecerán en funcionamiento hasta que termine la maniobra, en este caso, hasta entrar en la nueva vía.

Como ya se dijo, si para seleccionar la posición adecuada en la calzada, en relación con el giro que se vaya a efectuar, es necesario desplazarse previamente de carril, tendrá que considerar el conductor, después de finalizar ese desplazamiento, si se encuentra todavía lejos de la intersección, en cuyo caso, deberá extinguir la señalización para evitar confusiones, pues la finalidad de la advertencia sería informar primeramente de dicho desplazamiento. Avisando cuando se encuentre más próximo a la intersección del cambio de dirección que pretende ejecutar.

Si por el contrario, la distancia a que se encuentra de la intersección, al terminar el desplazamiento de carril, es la adecuada, podrá mantener el indicador luminoso de dirección que puso en funcionamiento para indicar dicho desplazamiento, comunicando así su intención de realizar seguidamente el cambio de dirección.

La noma especifica es que *"los conductores están obligados a **advertir al resto de los usuarios** de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos".* Por todo ello, será poco frecuente que, en esta maniobra, se pueda omitir el aviso, pues en la mayoría de los casos, no se podrá saber si por la vía transversal se aproximan otros conductores o se encuentran peatones en las







esquinas hasta no estar prácticamente en la posición de entrada, que será donde se obtenga suficiente visibilidad.

Esta circunstancia obligará a señalizar, en la fase de aproximación, generalmente todos los cambios de dirección porque al ser la finalidad de la señalización informar a los demás usuarios, dicha señalización sólo podrá omitirse cuando se esté seguro de que no hay usuarios a quien advertir.

Otro hábito muy extendido es que, cuando un vehículo circula sobre un carril en el que existen flechas direccionales sobre el pavimento que marcan una determinada dirección, se omite el aviso de cambio de dirección que se va a realizar, por entenderse que no existe otra posibilidad más que la de seguir obligatoriamente la dirección que indica la flecha.

En la figura 2 se analizan las consecuencias originadas por la supresión de la advertencia.

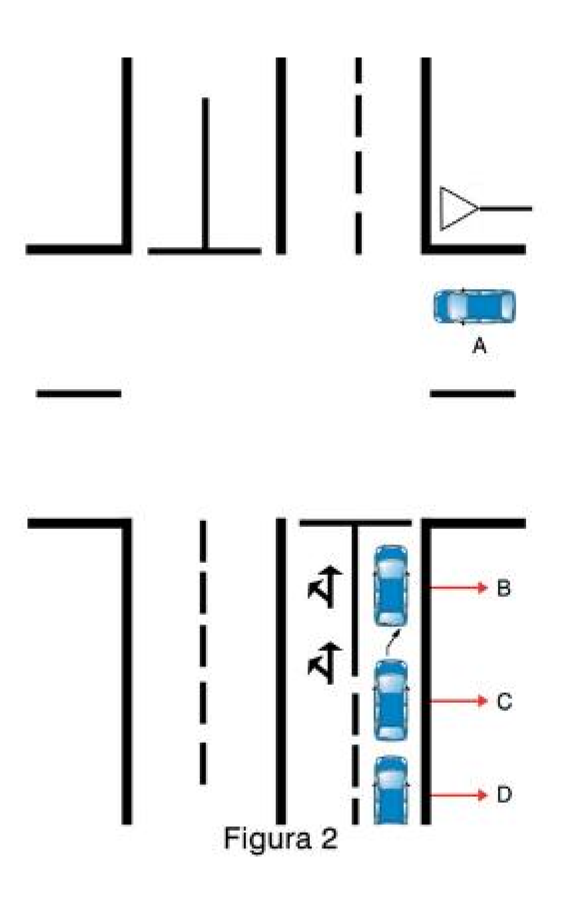


Figura 2

Los conductores de los vehículos B y C, al seleccionar un carril con flechas direccionales que les obligan a cambiar de dirección a la derecha, maniobra que pensaban realizar, omiten la señalización, a pesar de tener vehículos detrás, porque están obligados a seguir ese camino. Veamos el comportamiento de los demás conductores. El del vehículo A, no se atreve a reanudar la marcha por la proximidad del B, al que le tiene que ceder el paso, porque la señalización vertical se lo impone. El conductor del D, que tiene intención de seguir de frente, al ocultarle el vehículo C las marcas viales y no advertir señalización en ninguno de los vehículos que lleva delante, piensa que continúan de frente, por lo que mantiene su posición en la calzada. ¿Cuál es el resultado obtenido por la omisión del aviso? Una nueva falta de fluidez y las consiguientes molestias por esa falta de información a los demás usuarios. Si hubieran señalizado, el conductor del vehículo A podría haber reemprendido la marcha mucho antes y con él todos los posibles que estuvieran detrás.

El conductor del vehículo D es muy posible que ante la visión de los indicadores de dirección hubiera optado por cambiar de carril, con lo cual hubiera obtenido dos beneficios:

- Uno, no verse retenido por los dos vehículos que van a cambiar de dirección.
- Otro, no infringir las marcas viales o, de no quererlas infringir, seguir una dirección que no es la suya.

Casos parecidos a los expuestos se suscitan ante la existencia de una señal vertical de obligación (dirección obligatoria) o una señal vertical de prohibición (prohibido girar), ante las cuales también existen teorías que dicen que no es necesario señalizar. Para no ser repetitivos no se van a exponer más casos sobre estos dos últimos supuestos, pues se llegaría a la misma conclusión que los anteriores: la advertencia, en presencia de usuarios, es obligatoria porque su finalidad es informar,







independientemente de que el cambio de dirección esté impuesto por señalización, pues por eso no deja de ser una maniobra que, como ya ha sido expuesto, existe obligación de advertir.

Hasta ahora, sólo se ha hecho referencia a los vehículos que cambian de dirección a la derecha o a la izquierda, mientras que, como es lógico, no se han citado, en cuanto a señalización, a los vehículos que continúan de frente, porque ellos no varían su dirección y, por tanto, no tienen que utilizar los indicadores, puesto que están avisando a los demás usuarios su intención de continuar de frente.

3.3 MANIOBRA-POSICIÓN

Una vez realizados los dos primeros pasos de la fase de aproximación, se inicia el tercero, que es la maniobra de desplazamiento lateral que generalmente hay que hacer para seleccionar la posición correcta para efectuar el cambio de dirección.

Es de significar que, esta maniobra, tendrán que realizarla solamente los vehículos que vayan a cambiar de dirección a la izquierda, o los que lo hagan a la derecha y no vengan circulando junto al borde de ese lado de la calzada. Aunque en algunos casos, en vías con varios carriles, también los que van a continuar de frente la tendrán que efectuar para seleccionar carriles centrales y no verse retenidos por los que van a cambiar de dirección.

- Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, el conductor se ceñirá todo lo posible al **borde derecho** de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al **borde izquierdo**, si es a la izquierda y la **calzada es de un solo sentido**. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de circulación, **se ceñirá a la marca longitudinal** de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, **al eje de la calzada**, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de **doble sentido** de circulación y **tres carriles**, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el **carril central**. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

- Por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el párrafo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

- Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto **respetando la prioridad** del que circule por el carril que se pretende ocupar.

Así pues, al realizar el desplazamiento lateral correspondiente se obtendrá la posición adecuada para cambiar de dirección de acuerdo con lo establecido reglamentariamente.

Estas reglas, además de fijar las posiciones correctas en la calzada para efectuar los cambios de dirección a la derecha o a la izquierda, establecen otra condición muy importante, como es la de seleccionar esta posición con suficiente antelación, selección que debe realizarse en esta fase de aproximación para que, en el momento de acometer dicho cambio de dirección, no se obstaculice a los demás usuarios cortándoles la trayectoria.







3.4 VELOCIDAD

Una vez seleccionada la posición adecuada respecto al cambio de dirección que se vaya a efectuar, o bien respecto al franqueo sin girar, se lleva a cabo el siguiente paso de la regla de seguridad en la fase de aproximación: moderar y adecuar la velocidad al cambio de dirección o al franqueo de frente de la intersección.

- Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y **a tener en cuenta**, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, **las características** y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de **circulación**, y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de **adecuar la velocidad** de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda **detenerlo** dentro de los límites de su **campo de visión** y ante cualquier **obstáculo** que pueda presentarse.

- Se circulará a velocidad **moderada** y, si fuera preciso, se **detendrá** el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en las siguientes ocasiones:
  - Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, y a lugares de reducida visibilidad.
  - Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.
  - En las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos.
  - Cuando haya animales o peatones en la parte de la vía que se esté utilizando (en este caso las esquinas) o pueda racionalmente preverse su irrupción en la misma, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.
  - Al aproximarse a pasos para peatones no regulados por semáforo o agente de circulación.
  - Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

Es de significar pasos para ciclistas, pasos a nivel, etc., se pueden considerar, en sentido amplio, como intersecciones especiales y que, por lo tanto, la preparación en la fase de aproximación para franquear dichos pasos es idéntica a la que se debe llevar a cabo en el encuentro de vías públicas. Únicamente resaltar que, al franquearlos, como no se va a efectuar cambio de dirección alguno, puesto que simplemente se van a atravesar para continuar de frente, habrá determinados pasos de la regla de seguridad que no requerirán ejecutar ninguna acción. Estos pasos son la señalización y la posición. Si se pretende atravesar un cruce, un paso para peatones, de ciclistas o a nivel, etc., no se utilizarán los indicadores de dirección, ni se variará la posición en la calzada, pues generalmente la aproximación se realizará circulando por la derecha, a no ser que las circunstancias del tráfico obliguen a adoptar otra posición. Esto no quiere decir que a la hora de aplicar la regla de seguridad se olvide, por creerlo innecesario, recordar mentalmente los pasos de señalización y posición, pues dicho recuerdo llevará a corroborar si se lleva funcionando indebidamente algún indicador de dirección o si la posición que se mantiene es la correcta.







3.5 OBSERVACIÓN

Es el último paso de la fase de aproximación. En él los conductores tendrán, principalmente, que mirar hacia la esquina de la derecha o de la izquierda o a ambas, según el franqueo que tengan intención de realizar.

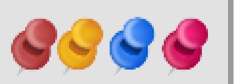
Esta observación a los citados lugares será fundamental para poder cumplir con los siguientes **preceptos**:

- En las intersecciones la **preferencia** de paso se verificará siempre ateniéndose a la **señalización** que la regule.
- En defecto de señal que regule la **preferencia** de paso, el conductor está obligado a **cederlo** a los vehículos que se aproximen por su derecha.
- El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la **reducción** paulatina de la **velocidad**, que efectivamente va a cederlo.

Asimismo, la observación le servirá para discernir qué direcciones le está prohibido seguir o qué movimientos le está permitido realizar, como consecuencia de la señalización contemplada.

Dado que es frecuente encontrarse las paradas de los autobuses en zonas próximas a las intersecciones, además de en otros lugares, con el fin de que los peatones tengan cercanos los pasos a ellos destinados, o bien, las esquinas, si es que no existen dichos pasos, se debe tener presente que:

- Los conductores deben ceder el paso a los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.



En resumen, al estar realizando la fase de aproximación a una intersección se aplicará la regla de seguridad correspondiente: retrovisor, señalización, maniobra-posición, velocidad y observación, espaciando debidamente dichos pasos y ejecutando las correspondientes acciones de acuerdo con el comportamiento fijado por las normas citadas en relación con la clase de franqueo de la intersección que se pretenda realizar.

Hay que insistir en que la aplicación de la regla en la fase de aproximación es igual y, por lo tanto, invariable para todas las intersecciones, estén reguladas o no.



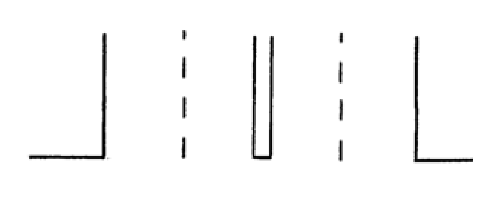




4 FASE DE POSICIÓN DE ENTRADA

Ya se ha explicado al principio del tema cuál es esta posición y en qué punto de la vía se localiza. Ahora se analizará para qué sirve esta fase y qué comportamiento se requiere en ella (Fig. 3).

Antes de nada, el conductor deberá seguir manteniendo la posición en la calzada seleccionada en la fase de aproximación teniendo presente lo siguiente:



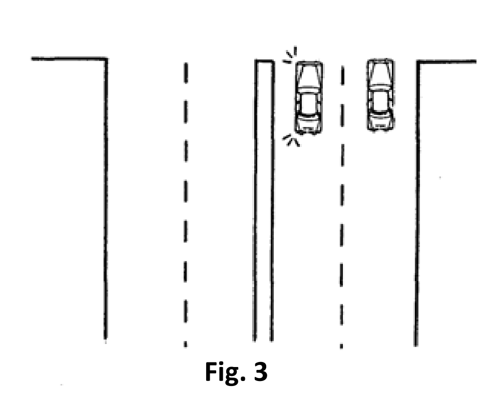


Fig. 3

"Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de éstos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados."

La posición de entrada es el punto crucial de la intersección. Ha existido previamente una fase de preparación o aproximación, que ha servido para efectuar todas las operaciones necesarias conducentes a que, cuando se llegue a ella, se concentre la atención exclusivamente en la observación y valoración del entorno de la intersección. Son muchas circunstancias a observar y valorar, y, por ello, no se debe dispersar la atención en realizar operaciones que puedan disminuir la capacidad de observación. Es evidente que si la intersección se encuentra regulada por semáforos, la complejidad se reduce enormemente.

Al explicar cuál debe ser el comportamiento en esta fase, se hace, al igual que en la aproximación, para todo tipo de intersecciones y regulaciones, ya que dicho comportamiento debe ser igual en todas ellas, aunque como se decía anteriormente, en las reguladas por semáforos o agentes, es más simple. Es evidente que ante el intervalo verde de un semáforo o la señal de vía libre de un agente, poca observación y valoración del entorno de la intersección hay que hacer; por el contrario, habrá que estar más atento a las circunstancias de la corriente circulatoria. Caso parecido ocurre ante el intervalo rojo del semáforo y la señal de alto de un agente de la circulación.

Sin embargo, en intersecciones carentes de esta clase de regulación la complejidad de esa observación y valoración del entorno es grande. Es en esta posición de entrada y después de esa valoración cuando hay que tomar una decisión importante, cual es, la de detenerse, reanudar la marcha o seguir avanzando; todo ello en escasos segundos, pues, de lo contrario, se pueden ocasionar situaciones de conflicto, bien por riesgo, bien por obstaculización. Es una de las circunstancias donde dos de los principios que todo conductor tiene que tener siempre presente, seguridad y fluidez, tienen que ser coordinados casi a la perfección.

Se exponía al principio del tema que, en las intersecciones en las que existe línea transversal de detención, ésta será la posición de entrada. En las intersecciones que carecen de ella, esa posición será el borde exterior de la vía transversal, o lo que es lo mismo, el lugar donde se juntan la vía por la que se circula con la transversal. Ambas ubicaciones tienen en común que, desde ese punto, debe valorarse la intersección y después tomar la decisión de seguir o detenerse. Por ello, esa situación debe ser tal que desde ella se pueda obtener la máxima zona de visión, a derecha o a izquierda, de la







vía que confluye, cualquiera que sea el tipo de intersección, teniendo presente que, en ningún caso, se debe entorpecer la vía a la que se accede.

A los efectos de detener o continuar su marcha los conductores deberán tener en cuenta los siguientes **preceptos**:

- El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquélla por la que circula, deberá cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.
- Los conductores de vehículos que se aproximen a una intersección regulada por un agente de la circulación deberán **detener** sus vehículos cuando así lo ordene mediante las señales efectuadas con los brazos u otros medios.
- Todo conductor de un vehículo que se aproxime a una intersección regulada por semáforos deberá actuar de acuerdo con el significado de la luz que le esté dirigida.
- Los conductores de los vehículos que se aproximen a una intersección señalizada con señal de intersección con prioridad, o que circulen por una vía señalizada con señal de calzada con prioridad, **tendrán prioridad de paso** sobre los vehículos que circulen por otra vía o procedan de ella.
- En las intersecciones de vías señalizadas con señal de "ceda el paso", "detención obligatoria" o de "stop" los conductores **cederán** siempre **el paso** a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a **detener** por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente.

En defecto de señal que regule la preferencia de paso e independientemente del lado por el que se aproximen:

- Tendrán derecho de **preferencia** de paso los vehículos que circulen por una vía **pavimentada** frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
- Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.
- En las **glorietas**, los que se hallen **dentro** de la vía circular tendrán **preferencia** de paso sobre los que pretendan acceder a aquellas.
- Los **vehículos** que circulen por una **autopista o autovía** tendrán **preferencia de paso** sobre los que pretenden acceder a aquella.
- Los conductores de vehículos de motor deberán ceder el paso a los ciclistas que circulan en grupo, cuando el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

Asimismo, los conductores deberán ceder el paso a las tropas en formación, filas de escolares o comitivas organizadas y a los peatones en los pasos para ellos debidamente señalizados.







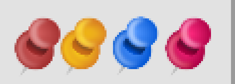
Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.

Aunque ya quedó recogido, se recuerda, a efectos de ceder el paso: *"que todo conductor que esté obligado a hacerlo no deberá iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta haberse asegurado de que con ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad de este"*.

Existen otros casos especiales de preferencia de paso que además de concurrir en tramos de vía carentes de intersecciones, también convergen en estas, resultando aún más complejos por las propias dificultades que añade la vía. Aunque ya se citaron en su momento (progresión normal), a continuación se exponen nuevamente:

- "Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa y del aparato emisor de señales acústicas especiales".
- "Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios".
- "Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso".
- "Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, tratando estos últimos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo anterior en cuanto a posibilitarles el paso".

5 FASE DE FRANQUEO



Una vez rebasada la posición de entrada se inicia la fase de franqueo que puede realizarse de dos maneras:

- **girando** a la derecha o izquierda que es en definitiva la maniobra de cambio de dirección y,
- **sin girar**, que es cuando sin alterar la dirección se atraviesa la intersección para continuar de frente (Fig. 4).







En los franqueos en cuanto a la posición habrá que tener presente lo siguiente:

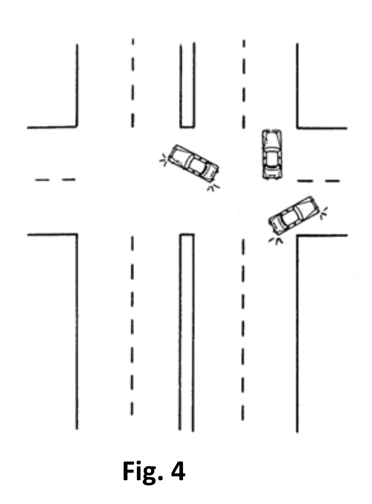


Fig. 4

- En las plazas, glorietas y encuentros de vías, los vehículos circularán dejando a su izquierda el centro de aquellas.
- Si la calzada en que va a entrar es de doble sentido, dejará enteramente libre la parte destinada en ella a la circulación en sentido contrario. Y si el cambio de dirección es a la izquierda, dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

Es una tendencia casi generalizada que los conductores, cuando realizan cambios de dirección a la izquierda, invadan la zona de sentido contrario indebidamente, al cortar la trayectoria y pasar por delante del centro de la intersección dejando éste, por tanto, a su derecha, en vez de a la izquierda, como establece el precepto referenciado en el párrafo anterior.

Puede ser que en algunas intersecciones, por su anchura u otras circunstancias, sea complejo determinar dónde se encuentra el centro de las mismas si se trata de encontrar buscando el punto de intersección de los ejes longitudinales de las vías que confluyen. Más sencillo, para hacerse una idea más aproximada y menos compleja, es imaginarse la posición en que se encontraría el agente de la circulación para regular dicha intersección, es evidente que dicha posición será el centro de la misma, ya que desde ese punto dominará visualmente las vías que convergen. Pues bien, ese es el punto que el contenido del precepto citado indica que se deje a la izquierda.

Dejar ese punto a la derecha suele traer consigo una serie de consecuencias que generalmente terminan en obstaculizaciones, por defecto de posición, y en ocasiones, hasta de riesgo por falta de visibilidad al reducirse entre sí, los vehículos que van a girar, el campo de visión y ocultar a otros vehículos que franquean la intersección de frente. Es el caso típico de lo que se ha dado en llamar “giro a la indonesia”, o lo que es lo mismo, cambiar de dirección a la izquierda circulando por delante de los vehículos que a su vez van a girar a la izquierda, dejándolos a la derecha en lugar de rodearlos y que queden a la izquierda. Solamente en intersecciones decaladas, es decir, no enfrentadas, en las cuales no hay posibilidad de realizar dichos cambios de dirección de la forma ordenada, estaría justificado, por razones de fuerza mayor, realizarlos de esa manera.

Nunca se deben alegar, como justificación, criterios de fluidez cuando ésta va en contra de la seguridad. Por ello, en los demás tipos de intersecciones, siempre será exigible el cumplimiento de lo expuesto anteriormente.

Los conductores de vehículos no tienen **prioridad de paso** cuando vayan a **girar** con su vehículo para **entrar en otra vía y haya peatones o animales cruzándola**, aunque no exista paso para estos, **o bien, exista un ciclista en las proximidades.**

Todo **conductor** que tenga **detenido** su **vehículo** en una **intersección** regulada por semáforo y la situación del mismo constituya **obstáculo** para la circulación **deberá salir** de aquella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

En las intersecciones no reguladas por semáforo en las que, por sus características, anchura o densidad de tráfico, no pueda efectuarse el franqueo, girando o sin girar, de una sola vez, que es lo



aconsejable, habrá que tener en cuenta, una vez iniciado el franqueo, la posición en la que hay que detenerse en el medio de la intersección; de tenerlo que hacer, para ceder el paso a los vehículos que gocen de preferencia en dicha intersección, esta posición deberá ser tal que no se entorpezca la circulación transversal ni por delante ni por detrás. En cuanto a la preferencia de paso seguirán rigiendo los mismos preceptos que se citaban en la posición de entrada.

Se ha ido exponiendo diferenciadamente las fases de las intersecciones y las normas que regulan el comportamiento de los conductores en cada una de ellas. Ha habido una norma que se citaba en la fase de aproximación y que ha sido omitida por no caer en reiteración. Ella es la de la señalización. Según quedó expuesto, los cambios de dirección hay que señalizarlos en la fase de aproximación, mantener dicha señalización en las fases de posición de entrada y franqueo, y, una vez concluida ésta, es decir, realizado el cambio de dirección, o lo que es lo mismo, al entrar en la nueva vía, extinguir el indicador luminoso de dirección.

Con la entrada en la nueva vía terminará la maniobra de cambio de dirección o el franqueo de la intersección.

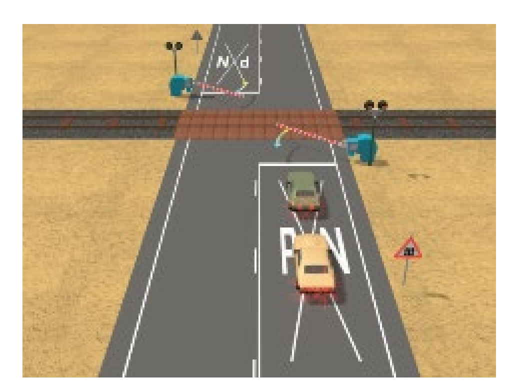
A continuación se va a exponer un caso especial de franqueo, cuya normativa, de manera intencionada, no se ha querido ir descomponiendo en cada fase de la intersección como se ha hecho con los franqueos habituales, para tratarlo separadamente debido a su singularidad. Este es el cruce de pasos a nivel.

6 CRUCE DE PASOS A NIVEL

6.1 SEÑALIZACIÓN

Los pasos a nivel y puentes móviles estarán debidamente señalizados por el titular de la vía por medio de las correspondientes señales de advertencia de peligro, de los dispositivos de barrera de las señales de balizamiento y de los correspondientes semáforos circulares para vehículos.

6.2 APROXIMACIÓN



Todos los conductores deben extremar la prudencia y **reducir la velocidad** por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel, o a un puente móvil.

Los usuarios que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento deberán **detenerse uno detrás de otro en el carril** correspondiente hasta que tengan paso libre.







6.3 POSICIÓN DE ENTRADA

Ningún usuario de la vía **deberá penetrar** en un paso a nivel cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención.

Si un paso a nivel no estuviera provisto de barreras, semibarreras o semáforos, ningún usuario de la vía **deberá penetrar** en él sin antes haberse cerciorado de que no se acerca ningún vehículo que circule sobre raíles.

6.4 FRANQUEO

El cruce de la vía férrea deberá realizarse sin **demora** y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.

Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro de aquel, el conductor **estará obligado** a adoptar las medidas adecuadas para el **rápido desalojo** de los ocupantes del vehículo y para dejar el **paso expedito** en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean **advertidos** de la existencia del **peligro** con la suficiente antelación.

Esta misma normativa, que regula el franqueo de los pasos a nivel, es también la que establece el comportamiento de los conductores ante los puentes móviles.

R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

INTERSECCIÓN

- Concepto:

  Epígrafe 62 anexo I L.S.V.

FASE DE APROXIMACIÓN

- Observación retrovisores:

  Se desprende implícitamente de los artículos 74.1 y 2 (R.G.C.)

- Señalización:

  Artículo 74.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)







Artículo 109.2.a) (R.G.C.)

Artículo 108.2 (párrafo 2º) (R.G.C.)

Artículo 109.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 108.1 (R.G.C.)

- Maniobra-Posición:

Artículo 75.1.b) (R.G.C.)

Artículo 76.1 (R.G.C.)

Artículo 74.2 (R.G.C.)

- Velocidad:

Artículo 45 (R.G.C.)

Artículo 46.1.h) (R.G.C.)

Artículo 46.1.a) (p.c.) y 1.c) (R.G.C.)

Artículo 46.1.b) (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 46.1.e)

- Observación:

Artículo 56.1 (R.G.C.)

Artículo 57.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 58.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 65.3.a) (R.G.C.)

FASE DE POSICIÓN DE ENTRADA

Artículo 43.1 (R.G.C.)

Artículo 74.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 56.2, 56.3, 56.4 y 56.5 (R.G.C.)

Artículo 57.1.a),1.b), 1.c) y 1.d) (R.G.C.)

Artículo 64.c) (R.G.C.)







Artículo 65.3.b) y 65.1.a) (R.G.C.)

Artículo 59.1 (R.G.C.)

Artículo 58.1 (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 68.2 (R.G.C.)

Artículo 69, párrafo 1º (R.G.C.)

Artículo 70.1 (p.c.) y 70.2 (R.G.C.)

FASE DE FRANQUEO

Artículo 43.2 (R.G.C.)

Artículo 75.1.c) (R.G.C.)

Artículo 65.1.b) (R.G.C.)

Artículo 66.1.b) (R.G.C.)

Artículo 64. b) (p.c.) (R.G.C.)

Artículo 23.5.b) (L.S.V.)

Artículo 59.2 (R.G.C.)

Artículo 75.1.a) (R.G.C.)

Artículo 109.1 (p.c.) (R.G.C.)

CRUCE DE PASOS A NIVEL

- Señalización:

  Artículo 95.4 (R.G.C.)

- Aproximación:

  Artículo 95.1 y 95.2 (R.G.C.)

- Posición entrada:

  Artículo 96.1 y 96.2 (R.G.C.)

- Franqueo:

  Artículo 95.3 (R.G.C.)

  Artículo 97.1 (R.G.C.)







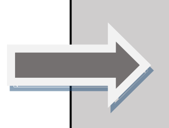
TEMA 13 CAMBIO DE SENTIDO DE LA MARCHA







1 CAMBIO DE SENTIDO DE MARCHA: CONCEPTO



El cambio de sentido de la marcha es una más de las maniobras básicas de circulación. **Consiste** en dar media vuelta. Es decir, realizar un giro de 180º para seguir circulando por la misma vía, pero en **sentido contrario** al que llevaba. **Por consiguiente**, cuando el conductor de un vehículo circula por una calzada y realiza **un giro de 180º, volviendo** por la zona destinada al sentido contrario a la que circulaba antes de realizar dicho giro, ha efectuado una maniobra de cambio de sentido de la marcha. Se podrá expresar de formas diferentes, pero siempre teniendo en cuenta **dos hechos fundamentales**: uno, **dar media vuelta** sobre la propia calzada o vía **al mismo nivel**, y otro, **volver por la misma calzada o por la misma vía** que circulaba. Son dos requisitos imprescindibles, y que deben darse juntos, para considerar que ha tenido lugar la maniobra que se está contemplando.

En un sentido amplio, la expresión cambio de sentido también comprende la posibilidad de volver, por la misma vía, en sentido inverso al que se circula, aunque para ello falte el requisito de ejecutar el giro al mismo nivel sobre la propia calzada o vía que se está utilizando. Este es el caso de las **autopistas y autovías** que, **generalmente**, hay que abandonarlas saliendo de las mismas para atravesarlas a **distinto nivel**, bien por encima, bien por debajo.

Comúnmente a este movimiento se le denomina **cambio de sentido a distinto nivel** y se indica con la señal correspondiente para informar a los usuarios de estas vías la posibilidad de regresar por la otra calzada.







2 REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Una vez más se tendrá que recurrir a la aplicación de la regla de seguridad correspondiente para la ejecución de la maniobra:

- En primer lugar se comprobará si se puede llevar a cabo.
- En segundo, se advertirá a los demás conductores y usuarios la intención de realizarla.
- Por último, se efectuará la maniobra.

2.1 OBSERVACIÓN DE LOS RETROVISORES



Aunque la legislación no alude explícitamente a que se deban observar los espejos retrovisores, ocurre algo parecido a lo que ya se comentó en la fase de aproximación a una intersección, esto es, que la **observación previa** viene derivada de la obligación que tiene el conductor de **cerciorarse** de que al realizar la maniobra no va a **entorpecer o poner en peligro** a otros conductores y usuarios de la vía, para lo cual, indirectamente, se le está exigiendo que observe, que se informe previamente, información que puede obtener, fundamentalmente, a través de los espejos retrovisores.

Otra norma que, también de forma implícita, demanda **mirar** los espejos retrovisores es la que ordena **advertir** la maniobra a los demás **usuarios**, con lo cual, para saber si esos usuarios están, no queda más remedio que consultar los espejos retrovisores.

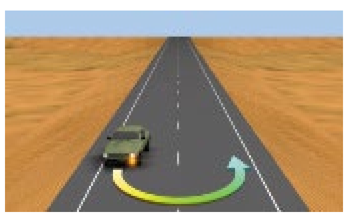
2.2 SEÑALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

Una vez obtenida la información necesaria, el conductor debe informar, dar cuenta a los demás conductores y usuarios de que va a realizar la maniobra.

El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá advertir su propósito con las señales preceptivas con la antelación suficiente.









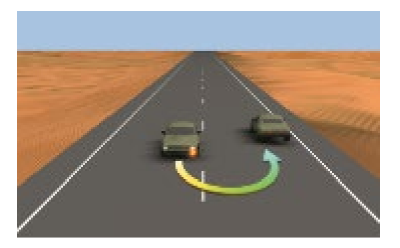




Las señales con las que el conductor del vehículo deberá **advertir su propósito** de invertir el sentido de su marcha son las ya expuestas anteriormente para las maniobras que se han desarrollado, y que son las siguientes:

- Las **advertencias** se harán utilizando la **señalización luminosa** del vehículo o, en su defecto, **con el brazo**.
- La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y **anularán** cualquier otra indicación óptica que las contradiga.
- El conductor debe **advertir** ópticamente toda maniobra que implique un **desplazamiento lateral**, así como su propósito de **inmovilizarlo o de frenar** su marcha de modo considerable.
- Tales **advertencias** ópticas se efectuarán con **antelación suficiente** a la iniciación de la maniobra, y, si son **luminosas**, **permanecerán** en funcionamiento hasta que termine aquélla.
- **El desplazamiento lateral será advertido** utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma extendida, si va a ser hacia el contrario.
- La intención de **inmovilizar el vehículo o de frenar** su marcha de modo considerable, **deberá advertirse**, siempre que sea posible, mediante el **empleo** reiterado de las **luces de frenado o bien moviendo el brazo** alternativamente de **arriba abajo** con movimientos cortos y rápidos.

2.3 SELECCIÓN DEL LUGAR



Una vez comprobado que la maniobra puede ser realizada y hecho el aviso a los demás conductores y usuarios, llegará el momento de **seleccionar el lugar adecuado para llevarla a cabo**. Este debe ser el orden en que se realicen los distintos pasos de la maniobra, pues, si la selección del lugar se efectúa antes de la señalización, se conseguirá, en la mayoría de los casos, un entorpecimiento, ya que la búsqueda del lugar idóneo llevará aparejada una reducción de la velocidad, que propiciará que los conductores que circulen detrás, al no ver ningún aviso, se mantengan ahí, teniéndose que acomodar a la velocidad del vehículo que pretende realizar el cambio de sentido de marcha. Por el contrario, si durante el espacio que se recorre mientras se elige el sitio para hacer el cambio de sentido de marcha, se mantiene encendido el indicador de dirección que corresponda, los conductores de los vehículos que marchan detrás podrán optar por adelantar o pasar por la derecha, según la forma en que se efectúe el cambio de sentido de marcha.







En relación con la selección del lugar, habrá que tener en cuenta los siguientes preceptos:

El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha deberá **elegir** un **lugar** adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el **menor tiempo** posible.

Cuando su **permanencia** en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, **impida** continuar la **marcha** de los **vehículos** que circulan **detrás** del suyo, **deberá salir** de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

Queda **prohibido** realizar el **cambio de sentido** de la marcha en:

- Los pasos a nivel.
- En los túneles.
- En los tramos de vía afectados por la señal túnel (S-5) y pasos inferiores.
- En las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto.
- En general, en todos los tramos de vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado, como son:
    - En las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra.
    - En los pasos para peatones señalizados como tales y en las intersecciones con vías para ciclistas.
    - En las intersecciones y en sus proximidades salvo cuando se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta o cuando la calzada en que se realice goce de prioridad de paso en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
    - En toda situación que impida comprobar o cerciorarse de que se va a poner en peligro u obstaculizar a otros conductores y usuarios de la vía.

2.4 EJECUCIÓN DE LA MANIOBRA

La **ejecución de la maniobra** es el hecho en sí de dar media vuelta, o lo que es lo mismo, describir un giro de 180º para volver en sentido inverso al que se circulaba.









La ejecución de la maniobra es el hecho en sí de dar media vuelta, o lo que es lo mismo, describir un giro de 180º para volver en sentido inverso al que se circulaba.

A la hora de realizar dicho giro el conductor que lo efectúe **deberá no** poner en **peligro u obstaculizar** a otros **usuarios** de la vía, **absteniéndose** de ejecutar la **maniobra**, si pudieran darse estas circunstancias, y **esperar el momento oportuno** para efectuarla.

Así pues, queda establecido **en qué lugares y en qué momento** no debe ejecutarse el cambio de sentido de marcha. Sin embargo, la legislación no indica **desde qué lugar de la calzada debe efectuarse**, es decir, si desde el borde derecho de esta, o por el contrario, desde su eje longitudinal.

Si se compara el cambio de dirección a la izquierda con el cambio de sentido de marcha se podría decir que aquel está comprendido en este, con la única diferencia de que el cambio de sentido de marcha tiene, por así decirlo, un giro más a la izquierda que el cambio de dirección.

Por otra parte, cuando en dichos cambios de dirección las normas sitúan a los vehículos junto al eje longitudinal, puede interpretarse que se pretende dejar un espacio suficiente por la derecha para que los conductores de los vehículos que circulan por detrás puedan continuar su marcha sin verse obligados a detenerse.

En base a esta exposición, y al no estar regulado normativamente, siempre que se disponga de espacio suficiente para realizar el cambio de sentido de marcha directamente en un giro de 180º, se puede efectuar partiendo de una posición junto al eje longitudinal de la calzada. Por el contrario, si se comprende que, desde esa posición, no existe anchura suficiente para efectuar directamente el giro de 180º, la situación será junto al borde derecho de la calzada o incluso en el arcén, y desde ahí, tomando las debidas precauciones, ejecutar la maniobra.

Como toda maniobra básica al concluir de realizarla se debe extinguir la señalización de la misma, que ha debido mantenerse durante toda su realización, de acuerdo con las normas generales de las advertencias efectuadas por los conductores.

3 MARCHA HACIA ATRÁS

No se cree necesario definir el concepto de marcha atrás por lo evidente que resulta. Hay que significar, sin embargo, que en **sentido estricto no puede ser considerada como una maniobra básica de circulación**, porque su realización no es un movimiento independiente, sino que es complemento y forma parte integrante de algunas maniobras básicas de circulación, tales como la incorporación al tráfico, la parada, el estacionamiento o el cambio de sentido de la marcha. No obstante, el Reglamento General de Circulación, al regular en su artículo 81 la ejecución de la marcha hacia atrás, la considera como maniobra.

Para no repetir estas normas en el desarrollo de cada una de las maniobras citadas, se exponen a continuación de forma independiente, señalándose, sin embargo, que deberán ser tenidas en cuenta cuando se lleven a cabo las mismas ya que, como **norma general está prohibido circular marcha atrás**, a no ser que sea imposible hacerlo hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha o que forme parte integrante de otra maniobra que lo exija.







Aunque en sentido estricto la marcha hacia atrás no constituye una maniobra básica de circulación, ello no impide la aplicación de la correspondiente regla de seguridad, a saber: **comprobar que se puede realizar, advertir a los demás usuarios la intención de efectuarla y ejecutarla.**

A continuación se exponen las normas en las que se fundamenta esta regla de seguridad.

3.1 Comprobación del Tráfico

La maniobra de marcha atrás deberá efectuarse después de haberse **cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona** si fuera necesario, que por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesario para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

3.2 Señalización de la Maniobra

El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha hacia atrás deberá **advertir** su propósito con las **señales preceptivas** siguientes:

- Las **advertencias** se harán utilizando la **señalización luminosa** del vehículo, o, en su defecto, con el brazo.
- La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y anulará cualquier otra indicación óptica que la contradiga.
- Tales **advertencias** ópticas se efectuarán con **antelación suficiente** a la iniciación de la maniobra, y, si son **luminosas**, **permanecerán** en funcionamiento hasta que termine aquella.
- La **marcha** hacia **atrás** será **advertida** con la correspondiente **luz de marcha atrás**, si el vehículo dispone de la misma, o, en caso contrario, extendiéndose el **brazo horizontalmente** con la palma de la mano **hacia atrás**.

3.3 Selección del Lugar

En el recorrido **hacia atrás**, como **maniobra complementaria** de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación **no se podrán invadir un cruce de vías**.



Se **prohíbe** la maniobra de **marcha atrás** en **autovías y autopistas**.

3.4 Ejecución de la Maniobra

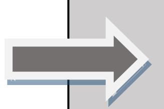
Se **prohíbe circular hacia atrás**, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante, ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

El recorrido hacia atrás, como **maniobra complementaria** de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser **superior a 15 metros**.









La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse:

- Lentamente y con la máxima precaución.
- Sin peligro para los demás usuarios de la vía, deteniendo el vehículo con toda rapidez tan pronto se oigan avisos indicadores o se perciba la proximidad de otro vehículo, persona o animal o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuere preciso.



R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

REALIZACIÓN DE LA MANIOBRA

- Observación retrovisores:

  Se desprende implícitamente del artículo 78.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

- Señalización maniobra:

  Artículo 78.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 108.2 (R.G.C.)

  Artículo 109.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 109.2.a) (p.c.) y 2.c) (p.c.) (R.G.C.)

- Selección del lugar:

  Artículo 78.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 79.1 (R.G.C.)

  Artículo 87.1 a) b) c) (R.G.C.)

- Ejecución de la maniobra:

  Artículo 78.1 (R.G.C.)

MARCHA HACIA ATRÁS

- Comprobación del tráfico:







Artículo 81.1 (p.c.) (R.G.C.)

- Señalización de la maniobra:

  Artículo 108.2 (R.G.C.)

  Artículo 81.2 (R.G.C.)

  Artículo 109.1 (p.c.) y 2.b) (R.G.C.)

- Selección del lugar:

  Artículo 80.2 (p.c.) y 80.3 (R.G.C.)

- Ejecución maniobra:

  Artículo 80.1

  Artículo 80.2 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 81.1 (p.c.) (R.G.C.)

  Artículo 81.3 (R.G.C.)







EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 2

1. A la hora de realizar una maniobra debemos llevar un orden en su ejecución. Ordénalo:

Advertir a los demás conductores y usuarios la intención de realizarla.
Comprobar si se puede llevar a cabo la maniobra.
Efectuar la maniobra.

2. En la maniobra de adelantamiento se distinguen dos fases: preparación y ejecución. Si nos centramos en la de ejecución, selecciona en la columna de la derecha la característica que más lo define a través de una flecha:

Ejecución	Se deberá tener en cuenta la posición a mantener con el vehículo que se pretende adelantar y también la velocidad propia y la del vehículo a adelantar.
	Los pasos a seguir serán: 1. Comprobar hacia delante y por detrás que se puede llevar a cabo. 2. Advertir el desplazamiento de carril. 3. Realizar el adelantamiento.

3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- La velocidad máxima para los turismos y motocicletas por carreteras que no son convencionales ni autopistas ni autovías es de 90 Km/hora.
- La velocidad máxima para autobuses en carreteras convencionales es de 90 Km/hora.







4. En toda intersección se pueden distinguir tres fases. Si enunciamos que en dicha fase se detendría el vehículo para cumplir con una imaginaria señal de stop, ¿a cuál nos estamos refiriendo?

a) aproximación
b) posición de entrada
c) franqueo

5. Selecciona la palabra que consideres correcta para que la definición tenga sentido:

La velocidad ___________ es aquella que resulta reducida en atención a las condiciones de la circulación y a los peligros previsibles; resulta, por lo tanto, más prudente aún que la adecuada, aunque ambas entren dentro de la velocidad prudencial.

a) adecuada
b) moderada
c) excesiva

6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"El primer requisito para incorporarte a la circulación (realización de maniobra) es advertir –SEÑALIZACIÓN- a los demás usuarios de la vía, bien por medio de la señalización óptica de su vehículo, bien por medio del brazo, que va a realizar la citada maniobra".

7. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas:

a) Verdadero
b) Falso

8. ¿Qué casos no se consideran adelantamientos?

a) Cuando al abandonar la vía por un carril de deceleración se circule por éste a mayor velocidad que los vehículos que lo hagan por el carril de la vía que se abandona
b) Cuando el conductor se acerque a un empalme por el carril de aceleración y el vehículo que circula por el carril de la vía principal lo haga a menor velocidad que el vehículo que se va a incorporar a dicha vía
c) Ambas son correctas







9. Un desplazamiento lateral se puede definir como todo cambio de posición en la calzada, a derecha o izquierda, que lleva aparejada la invasión parcial o total de un carril por el que anteriormente no se circulaba.

a) Verdadero
b) Falso

10. En un paso por intersecciones, concretamente en la fase de aproximación, existe una regla de seguridad que ha de cumplirse paso a paso cuando se lleva a cabo. Une mediante flechas el número del paso con la acción a realizar (columna derecha):

1	Señal
2	Maniobra-posición
3	Retrovisor
4	Observación
5	Velocidad





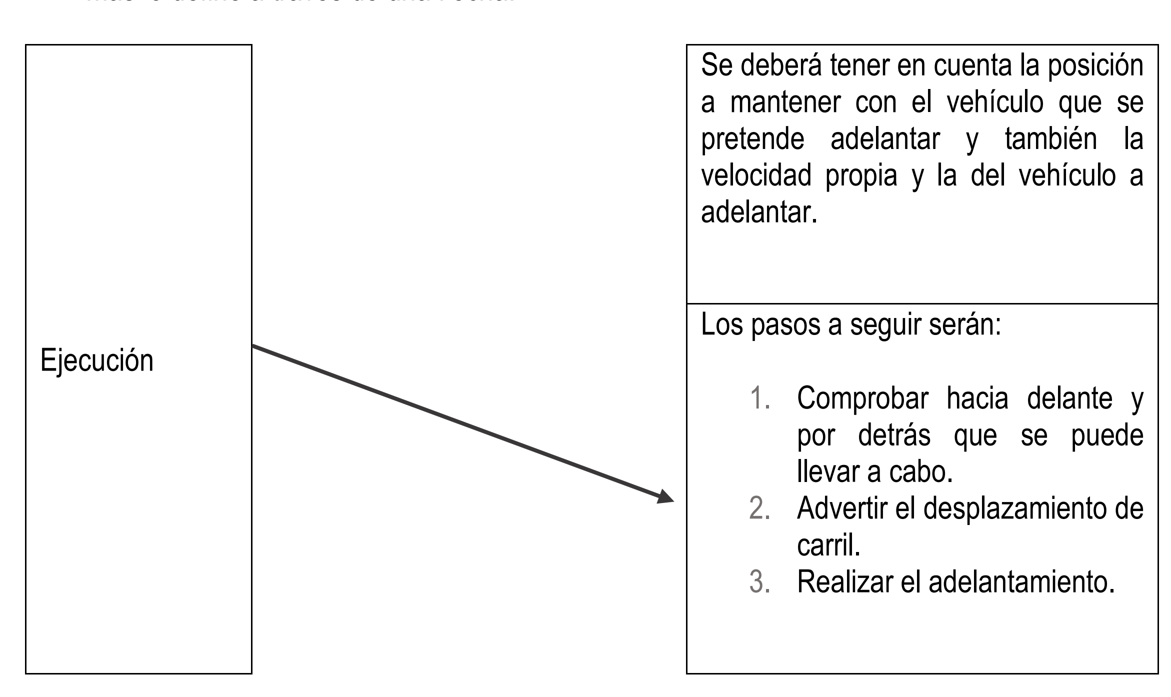


SOLUCIÓN EJERCICIO AUTOEVALUACIÓN 2

11. A la hora de realizar una maniobra debemos llevar un orden en su ejecución. Ordénalo.

Comprobar si se puede llevar a cabo la maniobra.
Advertir a los demás conductores y usuarios la intención de realizarla.
Efectuar la maniobra.

12. En la maniobra de adelantamiento se distinguen dos fases: preparación y ejecución. Si nos centramos en la de ejecución, selecciona en la columna de la derecha la característica que más lo define a través de una flecha:



13. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- La velocidad máxima para los turismos y motocicletas por carreteras que no son convencionales ni autopistas ni autovías es de 90 Km/hora. Verdadera
- La velocidad máxima para autobuses en carreteras convencionales es de 90 Km/hora. Verdadera







14. En toda intersección se pueden distinguir tres fases. Si enunciamos que en dicha fase se detendría el vehículo para cumplir con una imaginaria señal de stop, ¿a cuál nos estamos refiriendo?

c) posición de entrada

15. Selecciona la palabra que consideres correcta para que la definición tenga sentido:

La velocidad ___________ es aquella que resulta reducida en atención a las condiciones de la circulación y a los peligros previsibles. Resulta, por lo tanto, más prudente aún que la adecuada, aunque ambas entren dentro de la velocidad prudencial.

c) moderada

16. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"El primer requisito para incorporarte a la circulación (realización de maniobra) es advertir –SEÑALIZACIÓN- a los demás usuarios de la vía, bien por medio de la señalización óptica de su vehículo, bien por medio del brazo, que va a realizar la citada maniobra". Falsa

EL primer requisito será comprobar –OBSERVACIÓN- que puede realizarla porque las circunstancias del tráfico se lo permiten.

17. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

b) Verdadero

18. ¿Qué casos no se consideran adelantamientos?

d) Ambas son correctas

19. Un desplazamiento lateral se puede definir como todo cambio de posición en la calzada, a derecha o izquierda, que lleva aparejada la invasión parcial o total de un carril por el que anteriormente no se circulaba

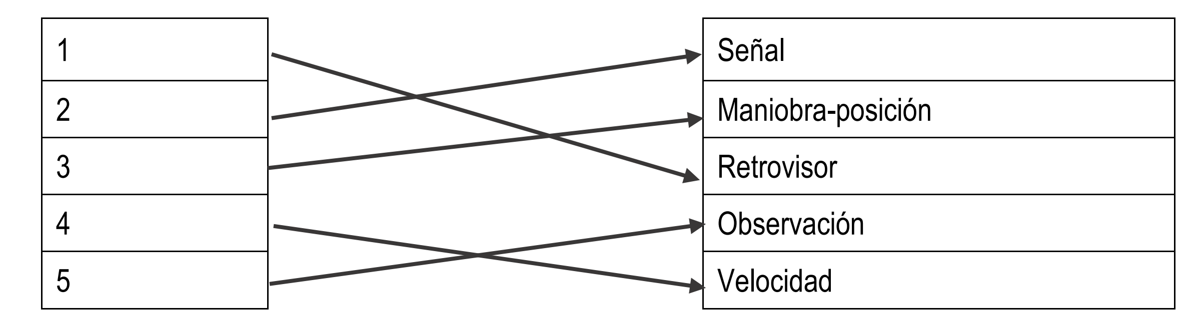
b) Verdadero







20. En un paso por intersecciones, concretamente en la fase de aproximación, existe una regla de seguridad que ha de cumplirse paso a paso cuando se lleva a cabo. Une mediante flechas el número del paso con la acción a realizar (columna derecha):









TEMA 14 DETENCIÓN, PARADA Y ESTACIONAMIENTO

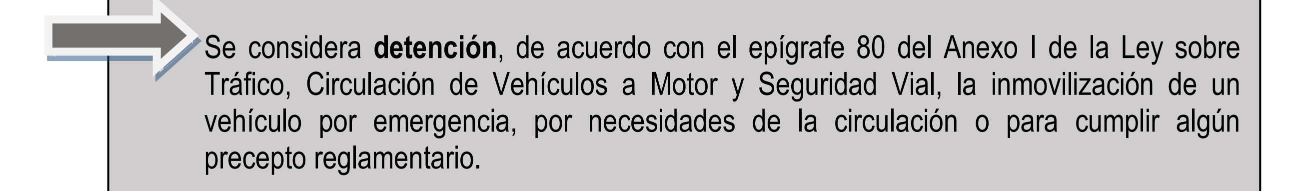






No es una casualidad que en este tema aparezcan estos tres conceptos. Se ha creído oportuno hacerlo así debido, por un lado, al equívoco casi generalizado que existe entre los conceptos de parada y detención y, por otro, a la similitud existente entre parada y estacionamiento, que en algunas ocasiones también lleva a que se interpreten erróneamente.

1 CONCEPTO DE DETENCIÓN Y PARADA



Se considera **detención**, de acuerdo con el epígrafe 80 del Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

Parada es la inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo según el epígrafe 81 del mismo Anexo y Ley.

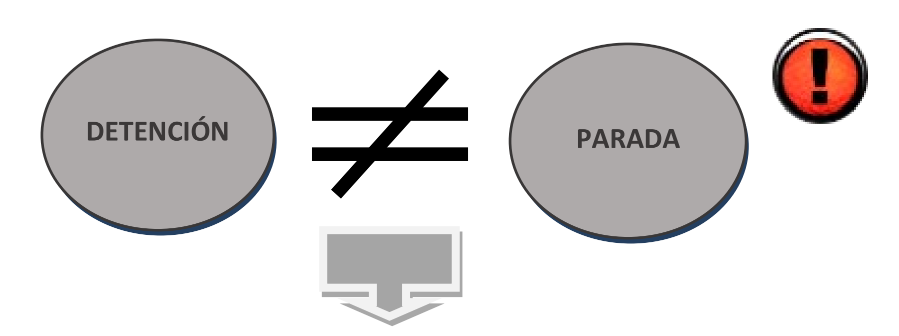






1.1 DIFERENCIA ENTRE PARADA Y DETENCIÓN

No se pueden confundir los conceptos de detención y parada.



Las diferencias fundamentales entre ambos son las siguientes:

a) La **parada** es **voluntaria**, la **detención** viene **impuesta** ya que esta última es casual y motivada por las necesidades del tráfico, el cumplimiento de las señales o normas de la circulación, o provocada por alguna emergencia.

b) La **parada** se realiza, generalmente, **abandonando la corriente circulatoria** para quedar situado fuera de ella. Esto se desprende de las normas que regulan la colocación final del vehículo en esta maniobra y que serán expuestas más adelante. La **detención** se realiza, normalmente, **dentro de la corriente circulatoria**, debido a alguna señal o norma que la imponga, y sólo fuera de ella en algunos casos, cuando la causa que la origina es una emergencia.

c) La **parada** no puede exceder de un tiempo máximo determinado, la **detención** sí, porque su duración depende de las circunstancias que la motivan. En efecto, al estar la detención impuesta por circunstancias de emergencia, señales o normas de la circulación, el tiempo de inmovilización puede ser breve o, por el contrario, dilatado, según sean los factores que la originaron.

d) La **parada** es una **maniobra**, la **detención no**, todo ello de acuerdo con lo expuesto en el Tema 9 sobre el concepto de maniobra.

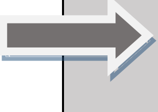
Por todo lo expuesto, queda claro que **ambos conceptos son totalmente diferentes**, y por tanto, cada vez que se aluda a uno concreto de ellos, se tendrá que hacer utilizando correctamente el vocablo adecuado, no empleando uno como sinónimo del otro.







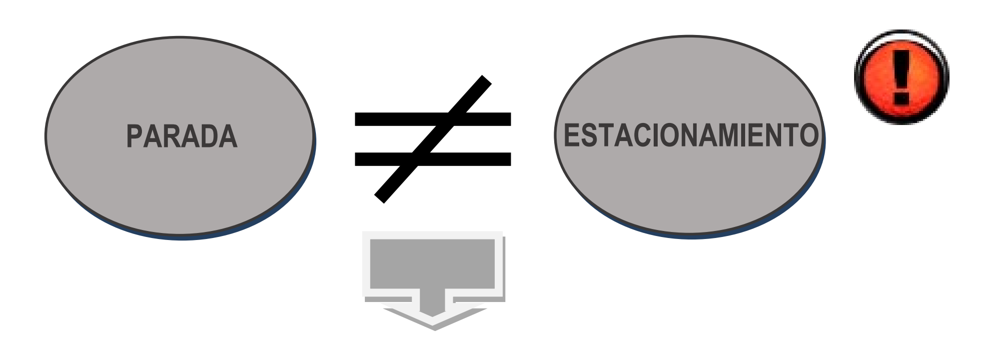
2 CONCEPTO DE ESTACIONAMIENTO



El estacionamiento es la inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada según el epígrafe 82 del Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

2.1 DIFERENCIA ENTRE PARADA Y ESTACIONAMIENTO

Lo cierto es que entre estos dos conceptos no tiene que haber posibilidad de confusión al encontrarse perfectamente definidos, siendo la única **afinidad** la **voluntariedad** del conductor de llevarlos a cabo. La parada y el estacionamiento, a diferencia de la detención, nunca vienen impuestos, siempre son decididos por la propia voluntad del conductor.



La diferencia entre ambos conceptos radica en el tiempo que transcurre durante la inmovilización. Mientras que el **estacionamiento no tiene una duración máxima determinada**, a no ser que se realice en una zona de estacionamiento con horario o tiempo limitado, la **parada no debe exceder de un periodo de tiempo breve, siempre inferior a dos minutos**.

Precisamente, la limitación breve de tiempo establecida para la parada conlleva que toda **inmovilización voluntaria igual o superior a los dos minutos** pase a ser un **estacionamiento**, de acuerdo con su propia definición, ya que dicho vehículo no se encontraría en situación de parado o detenido.

Otro error de concepto es estimar que la inmovilización voluntaria que requiere colocar el vehículo en un hueco entre otros dos es un estacionamiento, independientemente del tiempo que dure dicha inmovilización, y ello, solamente por el mero hecho de situar el vehículo, marcha atrás, en dicho hueco. Dicha inmovilización sería una parada, a pesar de la entrada marcha atrás en dicha plaza, si su permanencia en esa situación no llega a dos minutos.

Una vez definidos los conceptos de parada, detención y estacionamiento y expuestas las diferencias existentes entre ellos, se pasa a señalar las normas que regulan su ejecución.



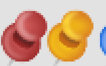
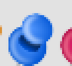
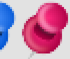




3 PARADA Y ESTACIONAMIENTO: SU REALIZACIÓN

Al ser maniobras básicas de circulación una vez más habrá que recurrir, para su realización, a la **aplicación de la regla de seguridad correspondiente**. Es la misma regla que ya ha sido expuesta para la ejecución de las maniobras de incorporación al tráfico y desplazamientos laterales (tema 9) y cambio de sentido de marcha (tema 13).



Así pues, **antes de iniciar** estas maniobras se comprobará:

1. Si pueden realizarse.
2. Se advertirá a los demás usuarios, por medio de la señalización luminosa o el brazo, la intención de realizarlas
3. Se llevarán a cabo, seleccionando previamente el lugar y reduciendo la velocidad progresivamente.

3.1 OBSERVACIÓN DE LOS RETROVISORES

Como ya ha ocurrido en otras maniobras, la previa comprobación a través de los espejos retrovisores no viene impuesta por una norma específica que establezca dicha obligación, pero es una elemental norma de seguridad, un requisito tácito y previo si se desea cumplir con otros preceptos, tales como anunciar la intención a los demás usuarios o el no **constituir riesgo u obstáculo a la circulación**.







3.2 Señalización de la Maniobra

- Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.
- Como norma general, dichas advertencias se harán con la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo.
- La validez de las realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía y anularán cualquier otra indicación óptica que las contradiga.
- El conductor debe advertir ópticamente su propósito de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable.
- Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquella.
- La intención de inmovilizar el vehículo, o de frenar su marcha de modo considerable, deberá advertirse, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.
- Si la inmovilización se realiza para parar o estacionar deberá utilizarse, además, el indicador luminoso de dirección correspondiente al lado en que vaya a efectuarse aquella, si el vehículo dispone de dicho dispositivo.

3.3 Selección del Lugar

La parada o el estacionamiento de un vehículo en **vías interurbanas** deberá efectuarse siempre **fuera** de la **calzada**, en el **lado derecho** de esta y dejando libre la parte transitable del arcén.

Cuando en vías **urbanas y travesías** tenga que realizarse en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más **cerca** posible de su **bode derecho**, salvo en vías de **sentido único**, en las que se podrá situar **también** en el **lado izquierdo**.







Debe, asimismo, observarse lo dispuesto al efecto en las ordenanzas que dicten las autoridades municipales de acuerdo con lo que se recoge en el párrafo que sigue a las prohibiciones de estacionamiento en la página siguiente.

Queda **prohibido parar y estacionar:**

En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal "Túnel".

PROHIBIDO PARAR Y ESTACIONAR

- En pasos a nivel, pasos para ciclistas, pasos para peatones.
- En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.
- En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.
- Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.
- En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.
- En autopistas o autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.
- En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.
- En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.
- En las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones.

Queda **prohibido estacionar** en los siguientes casos:

En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.

- En zonas señalizadas para carga y descarga.
- En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.
- Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones. No obstante, los Municipios, a través de Ordenanza Municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas y ciclomotores de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ella, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan portar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que pudieran contar con alguna discapacidad.
- Delante de los vados señalizados correctamente.
- En doble fila.

El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.







En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos del Reglamento General de Circulación.

La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía.

En vías urbanas se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera por el tiempo indispensable para efectuar la retirada de los vehículos averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación.

Se consideran **paradas o estacionamientos en lugares peligrosos** o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos:

- Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.
- Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.
- Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente.
- Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.
- Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.
- Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.
- Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.
- Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.
- Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.
- Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.
- Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.
- Cuando el estacionamiento se efectúe en medio de la calzada.
- Las paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los apartados anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.

3.4 Ejecución de la Maniobra

La parada y el estacionamiento deberán **efectuarse** de tal manera que el vehículo **no obstaculice** la circulación ni constituya un **riesgo** para el resto de los usuarios de la vía, **cuidando** especialmente la **colocación** del vehículo y el evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.

La parada y el estacionamiento **se realizarán** situando el vehículo paralelamente al borde de la calzada. Por excepción, se permitirá **otra colocación** cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.

Todo conductor que pare o estacione su vehículo **deberá hacerlo de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible.**







Cuando se trate de un vehículo a motor o ciclomotor y el conductor tenga que dejar su puesto, deberá observar, además, en cuanto le fueren de aplicación, las siguientes **reglas**:

- **Parar el motor y desconectar** el sistema de **arranque** y, si se alejara del vehículo, adoptar las precauciones necesarias para evitar su uso sin autorización.
- Dejar **accionado el freno de estacionamiento**.
- En un vehículo provisto de caja de cambios, **dejar** colocada la **primera** relación de **marcha** en **pendiente ascendente**, y la **marcha hacia atrás, en descendente**, o, en su caso, la posición de estacionamiento.
- Cuando se trate de un vehículo de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, de un autobús o de un conjunto de vehículos y la parada o el estacionamiento se realice en un lugar con una sensible pendiente, su conductor deberá, además, dejarlo debidamente **calzado**, bien sea por medio de la colocación de calzos, sin que puedan emplear a tales fines elementos como piedras u otros no destinados de modo expreso a dicha función, bien por **apoyo** de una de las **ruedas directrices en el bordillo** de la acera, inclinando aquellas hacia el centro de la calzada en las pendientes ascendentes, y hacia afuera en las pendientes descendentes. Los calzos, una vez utilizados, deberán ser retirados de las vías al reanudar la marcha.
- **Se prohíbe llevar abiertas las puertas** del vehículo, abrirlas antes de su completa **inmovilización y abrirlas o apearse de aquel** sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica **peligro o entorpecimiento** para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas.

Como norma general, se entrará y saldrá del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía y sólo cuando aquel se halle parado o estacionado.







4 DETENCIONES POR EMERGENCIA

Cuando por razones de emergencia no sea posible situar el vehículo fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén, se observarán las **normas expuestas** anteriormente y las que a continuación se citan, en cuanto sean aplicables:

- Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, los conductores, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.
- Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menos obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.
- En los supuestos a que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, todo conductor deberá emplear los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo. Tales dispositivos se colocarán, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada. Opcionalmente, además, podrá colocarse en el exterior del vehículo inmovilizado un dispositivo luminoso de color amarillo auto, alimentación autónoma, alta visibilidad y que quede estable sobre una superficie plana.
- Si fuera preciso pedir auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de él. En caso contrario podrá solicitarse de otros usuarios. En todo caso y en cuanto sea posible, nadie deberá invadir la calzada.
- El remolque de un vehículo accidentado o averiado sólo deberá realizarse por otro específicamente destinado a este fin. Excepcionalmente, y siempre en condiciones de seguridad, se permitirá el arrastre por otros vehículos, pero sólo hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación. En ningún caso será aplicable dicha excepción en las autopistas y autovías.
- Cuando la emergencia ocurra en un vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas se aplicarán, además, sus normas específicas.

Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o de cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia. Además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.





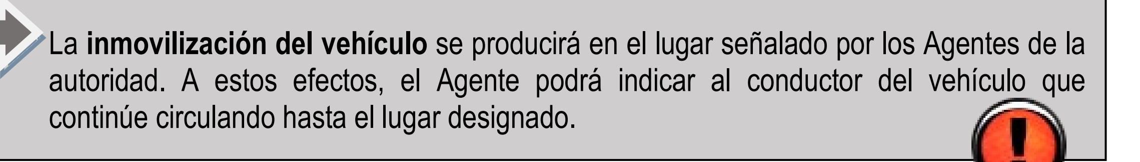


La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como los de asistencia mecánica y los de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes.

La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

5 INMOVILIZACIONES DECRETADAS POR LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, podrán adoptar la inmovilización del vehículo en los supuestos que se enumeran en los epígrafes 5.1 y 5.2 siguientes.



La **inmovilización del vehículo** se producirá en el lugar señalado por los Agentes de la autoridad. A estos efectos, el Agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor.

5.1 SUPUESTOS RELACIONADOS CON EL CONDUCTOR

Se podrá proceder a la **inmovilización del vehículo** cuando:

- **El conductor o el pasajero** no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de **retención infantil**, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.
- Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase **C o D**, **careciendo** de la **autorización administrativa** correspondiente
- Tenga lugar la **negativa a efectuar las pruebas** para la detección de las posibles intoxicaciones por **alcohol** o **sustancias estupefacientes** o similares o estas arrojen un resultado positivo.
- Se observe un **exceso en los tiempos de conducción** o una **minoración en los tiempos de descanso** que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos reglamentariamente, salvo que el conductor sea sustituido por otro.







5.2 Supuestos Relacionados con el Vehículo

Se podrá proceder a la **inmovilización del vehículo** cuando:

- El vehículo **carezca de autorización administrativa para circular**, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación, declarada su pérdida de vigencia o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.
- El vehículo no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.
- El vehículo presente **deficiencias** que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.
- El vehículo **carezca de seguro obligatorio**.
- Se produzca una **ocupación excesiva del vehículo** que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor.
- El vehículo **supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos** reglamentariamente según el tipo de vehículo.
- Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible **manipulación en los instrumentos de control**.
- Se detecte que el vehículo está dotado de **mecanismos o sistemas encaminados a eludir** la vigilancia de los Agentes de Tráfico y de los medios de control a través de captación de imágenes.

5.3 Alzamiento de la Inmovilización

La inmovilización se levantará **en el momento en que cese la causa** que la motivó.

En los supuestos previstos en los últimos tres puntos del epígrafe 5.2, la inmovilización sólo se levantará en el supuesto de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el Agente de la Autoridad, se certifique por aquel la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos.

En el supuesto recogido en el apartado 5.2, punto cuarto, se estará a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

5.4 Gastos de la Inmovilización

Los **gastos** que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo **serán por cuenta del conductor que cometió la infracción.** En su defecto, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario y, a falta de estos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de defensa y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida.

En los supuestos previstos en el apartado 5.2, puntos 7º, 8º y 9º, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.







6 RETIRADA Y DEPÓSITO DEL VEHÍCULO

La Autoridad encargada de la gestión del tráfico **podrá proceder**, si el obligado a ello no lo hiciera, **a la retirada** del vehículo de la vía **y su depósito** en el lugar que se designe.

La Administración **deberá comunicar la retirada y depósito** del vehículo al titular en el **plazo de 24 horas.** La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella.

6.1 CASOS EN LOS QUE SE PODRÁ PROCEDER A LA RETIRADA DEL VEHÍCULO

Se podrá proceder a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.
b) En caso de accidente que impida continuar su marcha.
c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.
d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los epígrafes 5.1 y 5.2, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.
e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza.
f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga.
g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.
h) Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación.

6.2 GASTOS ORIGINADOS POR LA RETIRADA

Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior, **serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual**, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.





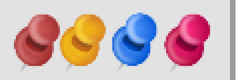


7 TRATAMIENTO RESIDUAL DEL VEHÍCULO

La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, **la Administración requerirá al titular** del mismo advirtiéndole que, de no proceder **a su retirada en el plazo de un mes**, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

7.1 CASOS EN LOS QUE SE PUEDE ORDENAR EL TRASLADO



- Cuando hayan **transcurrido más de dos meses** desde que el vehículo fuera inmovilizado o **retirado** de la vía pública y **depositado** por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones
- Cuando permanezca **estacionado** por un período superior a **un mes en el mismo lugar** y presente **desperfectos** que hagan **imposible** su **desplazamiento** por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.
- Cuando recogido un vehículo como consecuencia de **avería o accidente** del mismo en un recinto privado su titular no lo hubiese **retirado en el plazo de dos meses**.

En el último supuesto, el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo, A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

PARADA, DETENCIÓN Y ESTACIONAMIENTO

- Concepto:

  Epígrafe 81 Anexo L.S.V

  Epígrafe 80 Anexo L.S.V

  Epígrafe 82 Anexo L.S.V.

PARADA Y ESTACIONAMIENTO: SU REALIZACIÓN

- Observación retrovisores:

  Se desprende implícitamente del Artículo 92.1. y 109.2.c), párrafos 1º y 3º (R.G.C.)

- Señalización maniobra:

  Artículo 108 (R.G.C.)

  Artículo 109.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 109.2.c), párrafos 1º y 3º (R.G.C.)

- Selección del lugar:

  Artículo 90.1 y 2. (R.G.C.)

  Artículo 94.1 y 2. (R.G.C.)

  Artículo 93 (R.G.C.)

  Artículo 91.1 (p.c.). (R.G.C.)

  Artículo 91.2 (R.G.C.)

- Ejecución de la maniobra:

  Artículo 91.1. (R.G.C.)

  Artículo 92 (R.G.C.)

  Artículo 114.1 y 2 (R.G.C.)







DETENCIONES POR EMERGENCIA

Artículo 90.1, párrafo 2º (R.G.C.)

Artículo 130 (R.G.C.)

Artículo 5.4, 5.5 y 5.6 (R.G.C.)

Orden PCI/810/2018 de 27 de julio que modifica el R.G.V

INMOVILIZACIONES DECRETADAS POR LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD

Artículo 104 (L.S.V.)

- Supuestos relacionados con el conductor

Artículo 104.1 c) (L.S.V.)

Artículo 104.1 d) (L.S.V.). Artículo 25.2 y 28.1 b) (p.c.) (RGC)

Artículo 104.1 f) (L.S.V.)

Artículo 104.1 k) (L.S.V.)

- Supuestos relacionados con el vehículo

Artículo 104.1 a) (L.S.V.)

Artículo 104.1 b) (L.S.V.)

Artículo 104.1 e) (L.S.V.)

Artículo 104.1 g) (L.S.V.)

Artículo 104.1 h) (L.S.V.)

Artículo 104.1 i) (L.S.V.)

Artículo 104.1 j) (L.S.V.)

- Alzamiento de la inmovilización

Artículo 104.2 (L.S.V.) y artículo 25.3 (R.G.C.)

- Gastos de la inmovilización

Artículo 104.6 (L.S.V.) Artículo 25.4 (R.G.C.)







RETIRADA Y DEPÓSITO DEL VEHÍCULO

Artículo 105 (L.S.V.)

- Casos en los que se podrá proceder a la retirada del vehículo

Artículo 105.1 (L.S.V.)

- Gastos originados por la retirada

Artículo 105.2 (L.S.V.)

TRATAMIENTO RESIDUAL DEL VEHÍCULO

Artículo 106 (L.S.V.)

- Casos en los que se puede ordenar el traslado

Artículo 106.1 (p.c.) (L.S.V.)







TEMA 15 LAS LUCES EN LOS VEHÍCULOS







1 LAS LUCES DE LOS VEHÍCULOS: FINALIDAD

Es indudable que la noche, la entrada en túneles u otros lugares sin iluminación o mal iluminados, o las condiciones meteorológicas o ambientales adversas, obligan a sustituir la iluminación y visibilidad que proporciona la luz natural del día por otra dependiente de la luz artificial que proporcionan los faros del vehículo que no sólo permita circular sino que, al hacerlo, no se cause perjuicio a otros usuarios de la vía. Esta circunstancia aconseja prestar una atención especial a la utilización, mantenimiento y regulación de las luces del vehículo para conseguir, por un lado, disponer de luz suficiente y, por otro, no deslumbrar a quien circula en sentido contrario o en el mismo sentido.

De lo anteriormente expuesto, se puede establecer que las luces de los vehículos tienen tres finalidades.

FINALIDADES

VER → VER sin causar molestias a los demás conductores y usuarios de la vía.

SER VISTOS → No se puede olvidar que cada vehículo en circulación es, en la práctica, un obstáculo para los demás. Por ello, es muy importante que pueda ser percibido en ambos sentidos de la vía, es decir, se debe fijar la situación del vehículo, o lo que es lo mismo, debe SER VISTO.

ADVERTIR → El comportamiento previsible del conductor debe ser comunicado a los demás conductores y usuarios de la vía. Para que puedan obrar en consecuencia, han de ser informados con suficiente antelación de lo que el conductor va a hacer. He aquí una tercera finalidad de la utilización de las luces de los vehículos, ADVERTIR a los demás acerca de las variaciones de posición en la calzada.







Habrá veces que una sola luz cumpla, al mismo tiempo, más de una función.	
Cumplen la función de	¿Qué luz?
VER	• La luz de largo alcance o de carretera • La luz de corto alcance o de cruce • La luz antiniebla delantera • La luz de alumbrado interior • La luz de trabajo
SER VISTOS	• La luz de posición delantera • La luz de posición trasera • La luz de posición lateral • Los catadióptricos o retrocatadióptricos • La luz antiniebla trasera • La luz de gálibo • La luz de frenado • Luz o señal de emergencia • La luz de estacionamiento • La luz de placa posterior de matrícula • La luz de marcha hacia atrás • La luz indicadora de dirección • Dispositivos luminosos o reflectantes de señalización de apertura de puertas • Las señales luminosas en los vehículos
ADVERTIR	• La luz de marcha hacia atrás • Las luces indicadoras de dirección







2 CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA

2.1 NORMAS GENERALES



Las luces vistas por la **parte delantera** del vehículo serán de color blanco, amarillo auto por los laterales y rojas por la **parte posterior**, con las excepciones que se recogen más adelante.

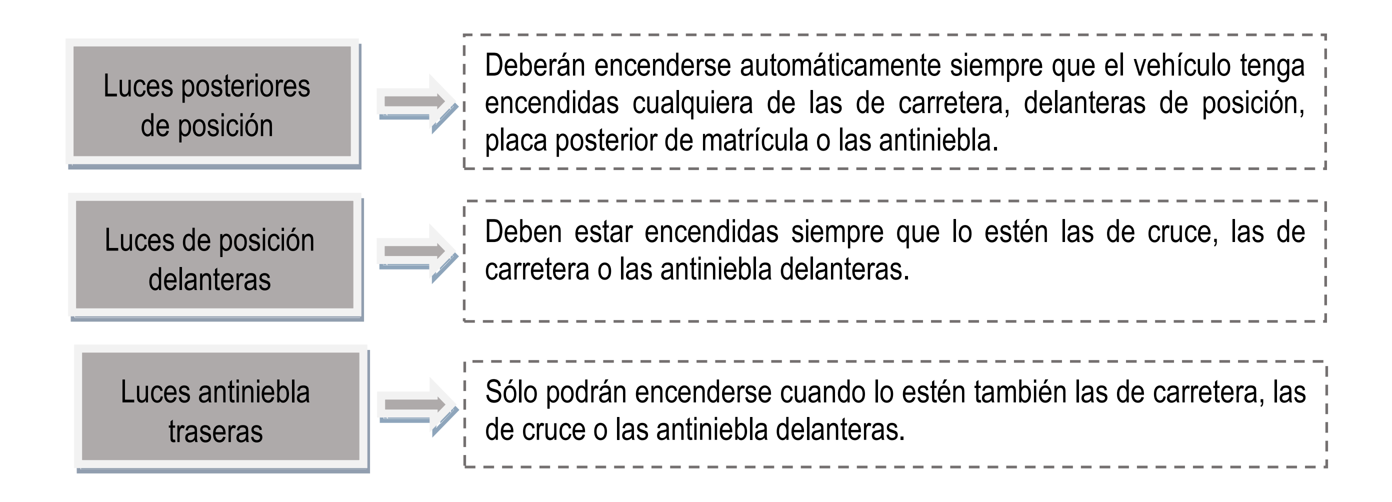
No se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas, prohibiéndose expresamente el uso de pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados, salvo en los supuestos y condiciones previstos en la reglamentación de vehículos.

La Jefatura Central de Tráfico podrá autorizar temporalmente, para la circulación dentro del territorio nacional y previo informe del órgano competente en materia de homologación de vehículos, la instalación de dispositivos o materiales retrorreflectantes en los vehículos ya matriculados con la finalidad de experimentar mejoras en la seguridad vial. Dicho informe tendrá por objeto comprobar su adecuación a la normativa nacional e internacional en la materia y amparará todas las autorizaciones que se concedan sobre dispositivos o materias retrorreflectantes que posean las mismas condiciones técnicas.

Las luces y dispositivos reflectantes que, siendo dobles, tengan la misma finalidad, se corresponderán en color e intensidad y estarán situadas simétricamente, a ser posible, a la misma distancia de los bordes del vehículo.

Ninguna luz instalada en un vehículo **será intermitente o de intensidad variable**, a excepción de las indicadas reglamentariamente.

2.2 CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO



Luces posteriores de posición	Deberán encenderse automáticamente siempre que el vehículo tenga encendidas cualquiera de las de carretera, delanteras de posición, placa posterior de matrícula o las antiniebla.
Luces de posición delanteras	Deben estar encendidas siempre que lo estén las de cruce, las de carretera o las antiniebla delanteras.
Luces antiniebla traseras	Sólo podrán encenderse cuando lo estén también las de carretera, las de cruce o las antiniebla delanteras.







Todas estas condiciones no se imponen para las luces de cruce o las de carretera cuando se utilizan para dar avisos luminosos.

A continuación se exponen, siguiendo el orden de clasificación expuesto anteriormente, las circunstancias en que deben ser utilizadas las distintas luces de los vehículos, así como unas características genéricas sobre las condiciones técnicas de las mismas, referidas estas últimas únicamente a los automóviles. Las características técnicas genéricas referidas a los demás vehículos aparecen recogidas en los temas correspondientes dedicados a ellos.

3 LUCES CUYA FUNCIÓN FUNDAMENTAL ES LA DE PODER VER

3.1 LUZ DE LARGO ALCANCE O DE CARRETERA



Alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.



Todo vehículo equipado con luz de largo alcance o carretera que circule fuera de poblado a más de 40 kilómetros por hora la llevará encendida:

Entre el ocaso y la salida del sol por vías insuficientemente iluminadas.

A cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal "túnel" (S-5) insuficientemente iluminados.

Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

Deberá ser sustituida por la de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otro usuario de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario, y aunque éstos no cumplan esta prescripción, no restableciendo el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado.







La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados por el espejo retrovisor.

La luz de largo alcance o de carretera, podrá utilizarse aisladamente o con la de corto alcance.

Se prohíbe su utilización siempre que el vehículo se encuentre parado o estacionado, así como el empleo alternativo, en forma de destellos de luz de largo alcance o de carretera y de la luz de corto alcance o de cruce, con finalidades distintas a las recogidas.

Se entiende por vía insuficientemente iluminada aquella en la que, con vista normal, en algún punto de su calzada, no puede leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distingue un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	Número	Color	Situación	Obligatoriedad
Motocicletas *	1 o 2	Blanco	Delante (1)	Obligatoria
Veh. de 3 ruedas **	1 o 2 (2)	Blanco	Delante (3)	Obligatoria
Resto de autom. ***	Un número par (4)	Blanco	Delante. Bordes exteriores (4)	Obligatoria

*** Motocicletas**

(1) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos luces, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

**** Vehículos de 3 ruedas**

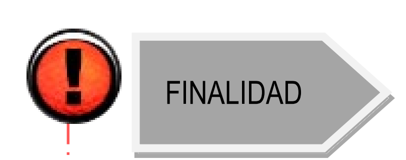
(2) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 milímetros.

(3) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 milímetros, en los extremos.

***** Resto automóviles**

(4) En función de la categoría y de la reglamentación vigente.

3.2 LUZ DE CORTO ALCANCE O DE CRUCE



Alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.







UTILIZACIÓN

Todo vehículo de motor y ciclomotor las llevará encendidas, junto con las de posición, cuando circule:

- Entre el ocaso y la salida del sol por vías urbanas, o interurbanas suficientemente iluminadas.
- A cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal "túnel" suficientemente iluminados.
- En poblado, por vías insuficientemente iluminadas.
- Entre el ocaso y la salida del sol por vías interurbanas insuficientemente iluminadas o a cualquier hora del día por túneles, pasos inferiores y demás tramos afectados por la señal de "túnel" insuficientemente iluminados, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

  a) No disponer de alumbrado de largo alcance.
  b) Circular a velocidad no superior a 40 kilómetros por hora y no estar utilizando el alumbrado de largo alcance.
  c) Posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la vía pública.

- También las deberán llevar encendidas durante el día:

  a) Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
  b) Todos los vehículos que circulen por:

     - Un carril reversible.
     - Un carril adicional circunstancial y por los arcenes de la vía en la que se encuentra instalado dicho carril.
     - Un carril habilitado para circular en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido, así como los que circulen por el carril de sentido normal contiguo al habilitado para la circulación en sentido contrario al habitual.
     - Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga, si no está utilizando la luz antiniebla delantera ni la de carretera.

Las luces de corto alcance, pueden utilizarse aislada o simultáneamente con la luz antiniebla delantera o, incluso, con las de largo alcance.







CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRCIAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 o 2	Blanco	Delante (1)	Obligatoria
Veh. de 3 ruedas **	1 o 2 (2)	Blanco	Delante (3)	Obligatoria
Resto de autom. ***	2	Blanco	Delante. Bordes exteriores (4)	Obligatoria

*** Motocicletas**

(1) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos luces, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

**** Vehículos de 3 ruedas**

(2) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 milímetros.

(3) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 milímetros, en los extremos.

***** Resto automóviles**

(4) En función de la categoría y de la reglamentación vigente.

3.3 LUZ ANTINIEBLA DELANTERA



Mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.



En caso de **niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo** o cualquier otra circunstancia análoga.

También podrá utilizarse en **vías estrechas** con **muchas curvas**, entendiéndose por tales las que, teniendo una calzada de 6.50 metros de anchura o inferior, estén señalizadas con señales que indiquen una sucesión de curvas próximas entre sí.







Solamente se podrá encender en caso de que estén funcionando las luces de posición y podrá utilizarse aislada o simultáneamente con las luces de corto alcance o, incluso, con las de largo alcance.

Su utilización podrá ser acusada en el salpicadero por medio de un indicador de color verde.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRCIAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 o 2	Blanco o amarillo selectivo (1)	Delante (2)	Opcional
Veh. de 3 ruedas **	1 o 2 (3)	Blanco o amarillo selectivo	Delante	Opcional
Resto de autom. ***	2	Blanco o amarillo selectivo	Delante (4)	Opcional

*** Motocicletas**

(1) En las motocicletas con sidecar, será blanco.

(2) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos luces, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

**** Vehículos de 3 ruedas**

(3) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 milímetros.

***** Resto automóviles**

(4) En función de la categoría y de la reglamentación vigente.

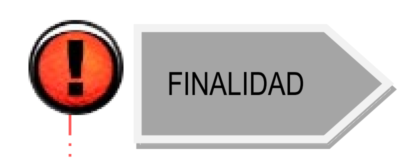
A continuación se exponen sistemas de alumbrado que, si bien su finalidad sigue siendo la de poder ver, no están destinados a alumbrar la vía ni a fijar la posición del vehículo en la calzada ni a advertir las variaciones de este en la misma.







3.4 LUZ DE ALUMBRADO INTERIOR



Es la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo.



Se utilizará de tal forma que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía. Será obligatoria en los vehículos automóviles destinados al servicio público de viajeros y en los de alquiler con conductor.

3.5 LUZ DE TRABAJO



Alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.



Podrá ser utilizada de forma opcional como complemento de iluminación necesaria para la realización de su trabajo. Serán de color blanco no estando especificado su número ni su ubicación.

4 INUTILIZACIÓN O AVERÍA IRREPARABLE DEL ALUMBRADO

Si, por inutilización o avería irreparable en ruta del alumbrado correspondiente, se hubiera de circular con alumbrado de intensidad inferior, se deberá reducir la velocidad hasta la que permita la detención del vehículo dentro de la zona iluminada.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA

- Normas Generales:

  Anexo X.2 (R.G.V.)

  Artículo 15.5 (R.G.V.)

  Artículo 15.1 (R.G.V.)

  Artículo 15.2 (R.G.V.)

- Condiciones de funcionamiento:

  Artículo 15.3 (R.G.V.)

LUZ DE LARGO ALCANCE O DE CARRETERA

- Finalidad:

  Epígrafe 1.3 Anexo X (R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 100.1 (R.G.C.)

  Artículo 102.1 y 2 (R.G.C.)

  Artículo 106.1 (R.G.C.)

  Artículo 100.3 (R.G.C.)

- Características técnicas genéricas:

  Anexo X.2 (R.G.V.)







LUZ DE CORTO ALCANCE O DE CRUCE

- Finalidad:

  Epígrafe 1.2 Anexo X (R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 40.1 (R.G.C.)

  Artículo 41.1.2 (R.G.C.)

  Artículo 42.1.2 (R.G.C.)

  Artículo 101.1 y 2 (R.G.C.)

  Artículo 104 (R.G.C.)

  Artículo 106.1 y 2 (R.G.C.)

- Características técnicas genéricas:

  Anexo X.2 (R.G.V.)

LUZ ANTINIEBLA DELANTERA

- Finalidad:

  Epígrafe 1.12 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 106.1 y 2 (parte correspondiente) (R.G.C.)

- Características técnicas genéricas:

  Anexo X.2 (R.G.V.)

LUZ DE ALUMBRADO INTERIOR

- Finalidad:

  Epígrafe 1.18 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Anexo X.2 (R.G.V.)







LUZ DE TRABAJO

- Finalidad:

  Epígrafe 1.17 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Anexo X.2 (R.G.V.)

INUTILIZACIÓN O AVERÍA DEL ALUMBRADO

Artículo 107 (R.G.C.)







TEMA 16 LUCES CUYA FINALIDAD ES SER VISTO







1 LUCES CUYA FINALIDAD ES SER VISTO

1.1 LUCES DE POSICIÓN



FINALIDAD

La luz de posición delantera tiene por finalidad indicar la **presencia y anchura** del vehículo, cuando se le vea desde delante.

La de posición trasera indicar la **presencia** y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

Y la de posición lateral indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.



Deberá llevar encendidas las luces de posición todo vehículo que:

- Circule **entre el ocaso y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas** o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.
- Circule por **túneles, pasos inferiores o tramos de vía** afectados por la señal túnel.
- Se encuentre **inmovilizado** entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad en la calzada o arcén de una vía.
- Se encuentre **parado o estacionado** entre la puesta y la salida del sol en calzada o arcén de una travesía insuficientemente iluminada, pudiendo sustituirlas por las de estacionamiento, o por las dos de posición del lado correspondiente a la calzada, cuando se halle estacionado en línea.

Cuando un vehículo se encuentre estacionado en **vías urbanas**, que no sean travesías, no será obligatorio que las tenga encendidas cuando la iluminación permita a otros usuarios distinguirlo a una distancia suficiente.







CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 o 2 1 o 2	Blanco Rojo	Delante (1) Detrás (1)	Obligatorias Obligatorias
Motocicletas con sidecar **	2 o 3 (2) 2 o 3 (2)	Blanco Rojo	Delante (3) Detrás (3)	Obligatorias Obligatorias
Veh. de 3 ruedas ***	1 o 2 (4) 1 o 2 (4)	Blanco Rojo	Delante (5) Detrás (5)	Obligatorias Obligatorias
Resto de autom. ****	2 2	Blanco Rojo	Delante. Bordes exteriores (6) Detrás. Bordes exteriores (6)	Obligatorias Obligatorias
	2 (6) (7)	Amarillo auto (8)	Lateral. Uniformemente distribuidas	Obligatorias (9)
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas*****	2 2	Blanco Rojo	Delante, en el exterior Detrás, en el exterior	Obligatorias (10) Obligatorias
	En función de su longitud	Amarillo auto	Laterales	Obligatorias (11)

***Motocicletas**

(1) Si es una, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

****Motocicletas con sidecar**

(2) Sólo una en el sidecar.

(3) En el exterior. Si hay dos en las motocicletas, simétricas con respecto al plano medio longitudinal de ésta.

*****Vehículo de 3 ruedas**

(4) Se exigirán dos luces para los vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 milímetros.

(5) Si es una, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 milímetros, en los extremos.

******Resto automóviles**

(6) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.

(7) Como mínimo 2, máximo en función de la longitud del vehículo.

(8) Excepcionalmente rojas, si están agrupadas, combinadas o mutuamente incorporadas con un dispositivo trasero.

(9) Obligatoria en vehículos cuya longitud supere los 6 metros, excepto en las cabinas con bastidor y opcional para el resto.

*******Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas**

(10) Obligatorio para anchura superior a 1,60 metros. y opcional para anchura igual o inferior a 1,60 metros.

(11) Obligatorio en vehículos cuya longitud supere los 6 metros.







1.2 CATADRIÓPTICO O RETROCATADRIÓPTICO



FINALIDAD



Indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

NO se consideran catadióptricos:

- Las placas de matrícula retrorreflectantes.
- Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.
- Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS					
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Forma**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 1 o 2 por cada lado	Rojo Amarillo auto	Detrás (1) Lateral	No triangular No triangular	Obligatoria Opcionales
Motocicletas con sidecar **	1 o 2 1 o 2 por cada lado	Rojo Amarillo auto	Detrás (1) Lateral	No triangular No triangular	Obligatoria Opcionales
Veh. de 3 ruedas ***	1 o 2 (2) 1 o 2 por cada lado	Rojo Amarillo auto	Detrás Lateral	No triangular No triangular	Obligatoria Opcionales
Resto de autom. ***	2 2 2 (5)y(3)	Blanco Rojo Amarillo auto (6)	Delante (3) Detrás (4) Lateral. Uniformemente distribuidos	No triangular No triangular No triangular	Opcionales Obligatoria Opcional (7)
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas****	2 2 2	Blanco Rojo Rojo	Delante, en el exterior Detrás, en el exterior Detrás, en el exterior	No triangular No triangular Triangular	Obligatorio Opcional (8) Obligatorio
	En función de la longitud	Amarillo auto	Lateral	No triangular	Obligatorio







*** Motocicletas y motocicletas con sidecar**

(1) Si es uno, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos, simétricos con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

**** Vehículos de 3 ruedas**

(2) Un catadióptrico trasero no triangular en los vehículos con anchura hasta 1.000 milímetros, a partir de la cual, deberán equipar dos.

***** Resto de automóviles**

(3) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.

(4) En los bordes exteriores.

(5) Mínimo 2. Máximo en función de la longitud del vehículo.

(6) Excepcionalmente rojos, si están agrupados, combinados o mutuamente incorporados con un dispositivo trasero.

(7) Es obligatorio para vehículos de más de 6 metros de longitud.

*******Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas**

(8) Si su anchura es superior a 2,10 metros.

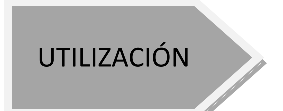
1.3 Luz Antiniebla Trasera



FINALIDAD



Hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa.



- Solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables, como en caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo.
- Únicamente podrá encenderse cuando estén encendidas las luces de posición y, además, la de cruce, la de carretera, o la antiniebla delantera.
- Su utilización deberá acusarse en el salpicadero por medio de una luz amarillo auto, no intermitente.







CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 o 2	Rojo	Detrás (1) (2)	Opcional
Veh. de 3 ruedas ***	1 o 2	Rojo	Detrás (3)	Opcional
Resto de autom. ***	1 o 2	Rojo	Detrás (4)	Obligatorias
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas****	1 o 2	Rojo	Detrás	Obligatorias

*** Motocicletas**

(1) En las motocicletas sin sidecar, si es una, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.

(2) En las motocicletas con sidecar, si sólo es una, en el lado izquierdo del vehículo.

**** Vehículo de 3 ruedas**

(3) Si sólo es una, en el lado izquierdo del vehículo.

***** Resto automóviles**

(4) Si es una, a la izquierda o en el centro. Si son dos, en los bordes exteriores y en función de las categorías y de la reglamentación vigente.

1.4 LUZ DE GÁLIBO



FINALIDAD

Indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.









Todo vehículo cuya anchura exceda de 2,10 metros la deberá llevar encendida cuando:

- Circule entre el ocaso y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.
- En el paso por túneles, pasos inferiores o tramos de vía afectadas por la señal túnel.
- Se encuentre inmovilizado por cualquier circunstancia entre el ocaso y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Automóviles (1)*	2 (2)	Blanco	Delante (3). Lo más alto que permita el vehículo	Obligatorias (4)
	2 (2)	Rojo	Detrás (3). Lo más alto que permita el vehículo	Obligatorias (4)
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas**	2	Blanco	Delante	Obligatorias (5)
	2	Rojo	Detrás en el exterior y arriba	Obligatorias (5)

***Automóviles**

(1) Excepto motocicletas y vehículos de tres ruedas.

(2) Visibles por delante y por detrás.

(3) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.

(4) Es obligatoria para vehículos de más de 2,10 metros de anchura y opcional para vehículos de anchura entre 1,80 y 2,10 metros. En cabinas con bastidor es opcional la luz de gálibo trasera.

****Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas**

(5) Si su anchura es superior a 2,10 metros.







1.5 LUZ DE FRENADO



FINALIDAD

Indicar a los usuarios de la vía que están detrás, que se está utilizando el freno de servicio.



UTILIZACIÓN

Deberán utilizarse para advertir siempre que sea posible, la intención de inmovilizar el vehículo o de frenar la marcha de modo considerable, aun cuando este hecho venga impuesto por las circunstancias del tráfico, mediante su empleo reiterado.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas *	1 o 2	Rojo	Detrás (1)	Obligatorias
Motocicletas con sidecar	2 o 3 (2)	Rojo	Detrás (3)	Obligatorias
Veh. de 3 ruedas **	1 o 2 (4)	Rojo	Detrás (5)	Obligatorias
Resto de autom. ***	2	Rojo	Detrás. Bordes exteriores	Obligatorias
Turismos (tercera luz de freno)	1	Rojo	Detrás. Sobreelevada	Opcional (6)
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas	2	Rojo	Detrás	Obligatorias

Motocicletas

(1) Si es una luz, en el plano longitudinal medio del vehículo. Si son dos, simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo.
(2) Sólo una en el sidecar.
(3) Si hay dos en la motocicleta, simétricas con respecto al plano longitudinal medio de ésta.

Vehículo de 3 ruedas

(4) Se exigirán dos luces para vehículos cuya anchura máxima sobrepase los 1.300 milímetros.
(5) Si es una, en el plano longitudinal medio del vehículo. Para vehículos con anchura superior a 1.300 milímetros, en los extremos.

Turismos

(6) Obligatorio en función de la fecha de matriculación.







1.6 LUZ O SEÑAL DE EMERGENCIA

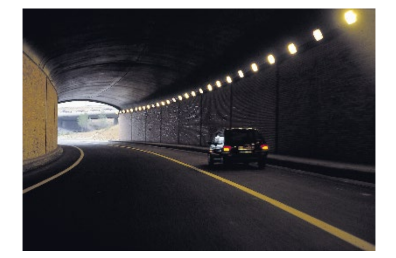


FINALIDAD

Advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía por medio de la puesta en servicio, simultáneamente, de todas las luces indicadoras de dirección. Su puesta en funcionamiento debe acusarse por una luz-testigo de color rojo intermitente en el salpicadero.

UTILIZACIÓN

Se deberá utilizar, únicamente, para señalizar el peligro que constituye temporalmente el vehículo por razón de avería, accidente, caída de la carga, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia. Y su empleo, no exime, en su caso, de colocar los dispositivos de preseñalización de peligro o sistema de análoga eficacia, así como de encender las luces de posición si procede.



También deberá utilizarse cuando se **inmovilice** el vehículo en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad y, en su caso, también deberán utilizarse las luces de posición.

Durante la circulación, los conductores de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, siempre que circulen por vías de uso público a una velocidad que no supere los 40 km/h, en caso de avería de la señal V-2, deberán utilizar la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando la luz de emergencia, además de otros medios.

Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deben utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección como señal de emergencia.

En los vehículos de transporte escolar o de menores deberá ponerse en funcionamiento durante las paradas, tanto de día como de noche, mientras los viajeros suben o bajan.







CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas	Igual que indicadores de dirección	Amarillo auto	Igual que indicadores de dirección	Opcional
Veh. de 3 ruedas Resto de autom. Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas	Igual que indicadores de dirección	Amarillo auto	Igual que indicadores de dirección	Obligatorias

1.7 LUZ DE ESTACIONAMIENTO



FINALIDAD

Señalizar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.



Todo vehículo parado o estacionado entre la puesta y la salida del sol en calzada o arcén de una travesía insuficientemente iluminada deberá tener encendidas las luces de posición, que podrá sustituir por las de estacionamiento, cuando se halle estacionado en línea.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Automóviles (1)	2 o 4 (2)	Blanco Rojo Amarillo auto	Delante (3) Detrás (3) Lateral (3)	Opcional (4)

(1) Excepto motocicletas y vehículos de tres ruedas.
(2) Dos delanteras y dos traseras o una delante y otra detrás, coincidiendo con las de posición.
(3) En los bordes exteriores en función de las categorías y de la reglamentación vigente.
(4) Si la longitud del vehículo no es mayor de 6 metros y su anchura es menor de 2. En los demás vehículos está prohibida.







1.8 LUZ DE LA PLACA POSTERIOR DE MATRÍCULA



FINALIDAD

Iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula, podrá consistir en diferentes elementos ópticos.

UTILIZACIÓN

Todo vehículo que se encuentre en las circunstancias aludidas en el epígrafe 1.1, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, debe llevar siempre iluminada la placa posterior de matrícula.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas Veh. de tres ruedas Resto de autom. Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas	1	Blanco	La necesaria para iluminar la placa	Obligatoria







2 LUCES CUYA FINALIDAD ES ADVERTIR

2.1 LUZ DE MARCHA ATRÁS



FINALIDAD

Iluminar la vía por detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

UTILIZACIÓN

Debe entrar en servicio al situarse la palanca de cambios en posición de marcha atrás y estar conectado el contacto del arranque aun con el motor parado.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas	----	----	----	----
Veh. de tres ruedas	1 o 2	Blanco	Detrás	Opcional
Resto de autom.	1 o 2	Blanco	Detrás (1)	Obligatorias
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas	1 o 2	Blanco	Detrás	Opcional

(1) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.







2.2 LUCES INDICADORAS DE DIRECCIÓN



FINALIDAD

Indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

UTILIZACIÓN

La utilización ha ido quedando recogida en cada una de las maniobras básicas de circulación.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENÉRICAS				
Vehículos	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Motocicletas	2 2	Amarillo auto	Delante Detrás (Bordes exteriores)	Obligatoria
Veh. de tres ruedas	2	Amarillo auto	Por cada lado (Bordes exteriores)	Obligatoria
Resto de autom.	Un número par mayor de 2 (1)	Amarillo auto	Bordes exteriores y lateral (1)	Obligatoria
Remolques y semirremolques, con excepción de los agrícolas	Un número par	Amarillo auto	Detrás	Obligatoria

(1) En función de las categorías y de la reglamentación vigente.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

LUCES DE POSICIÓN

- Finalidad:

  Epígrafes 1.4, 1.5 y 1.6 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 99.1 (R.G.C.)

  Artículo 105.1, 105.2 y 105.3 (R.G.C.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

CATADIÓPTRICO

- Finalidad:

  Epígrafe 1.16 (Anexo X del R.G.V.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

LUZ ANTINIEBLA TRASERA

- Finalidad:

  Epígrafe 1.13 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 106.2 (párrafo 4º) (R.G.C.)

  Artículo 15.3 (párrafo 2º) (R.G.V.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.







LUZ DE GÁLIBO

- Finalidad:

  Epígrafe 1.15 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 99.1 (R.G.C.)

  Artículo 105.1 (R.G.C.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

LUZ DE FRENADO

- Finalidad:

  Epígrafe 1.10 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 109.2.c) (p.c.) (R.G.C.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.







SEÑAL DE EMERGENCIA

- Finalidad:

  Epígrafe 1.9 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 130.3 (R.G.C.)

  Artículo 109.2 c), párrafo 2º (R.G.C.)

  Artículo 71.3 (R.G.C.)

  Artículo 70.1 (R.G.C.)

  Artículo 49.3 (R.G.C.)

  Artículo 9 (R.G.C.) (RD 443/2001)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

LUZ DE ESTACIONAMIENTO

- Finalidad:

  Epígrafe 1.14 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 105.2 (R.G.C.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.







LUZ DE LA PLACA POSTERIOR DE MATRÍCULA

- Finalidad:

  Epígrafe 1.11 (Anexo X del R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 103 (R.G.C.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

LUZ DE MARCHA ATRÁS

- Finalidad:

  Epígrafe 1.7 (Anexo X del R.G.V.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.

LUCES INDICADORAS DE DIRECCIÓN

- Finalidad:

  Epígrafe 1.8 (Anexo X del R.G.V.)

- Características:

  Anexo X.2 del R.G.V.







TEMA 17 NORMAS RELATIVAS A DETERMINADOS VEHÍCULOS, A PEATONES Y ANIMALES






abc


DGT
Dirección General
de Tráfico





En este tema se han reunido una serie de normas que van dirigidas específicamente a determinados usuarios de las vías y que, debido a ello, no han podido ser tratadas en los capítulos anteriores.

Sin embargo, el conocimiento de estos preceptos tiene la misma importancia que los expuestos hasta aquí, pues la preparación del profesor de formación vial tiene que ser lo más completa posible en todo lo relacionado con el comportamiento que deben mantener los distintos usuarios que se mueven dentro de la corriente circulatoria.

1 VEHÍCULOS EN SERVICIO DE URGENCIA: POLICÍA, EXTINCIÓN DE INCENDIOS, PROTECCIÓN CIVIL Y SALVAMENTO Y ASISTENCIA SANITARIA

Se ha creído necesario dedicar un epígrafe a los conductores de estos servicios para destacar cuál debe ser su comportamiento, pues existe una idea distorsionada que los contempla como autorizados transgresores de las normas de circulación.

Nada más lejos de la realidad, como a continuación se podrá comprobar a través de las normas que se van a exponer.

1.1 VEHÍCULOS PRIORITARIOS

Tendrán el carácter de prioritarios los vehículos anteriormente referenciados que circulen en **servicio urgente** y cuyos conductores adviertan su presencia mediante la **utilización simultánea** de la señal luminosa y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

Por excepción, los conductores de estos vehículos deberán utilizar la señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios, no perdiendo por ello su condición de vehículo prioritario.

1.2 SEÑALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS PRIORITARIOS

Los vehículos prioritarios irán señalizados con la señal luminosa V-1, recogida con la misma nomenclatura en el Reglamento General de Circulación y en el Reglamento General de Vehículos. Los dispositivos luminosos de que está constituida dicha señal, color, instalación y demás circunstancias relativas a dicha señal se indican en el tema 19 al tratar de las señales en los vehículos.

1.3 NORMAS DE CIRCULACIÓN

Los conductores de los vehículos prioritarios deberán observar los preceptos reglamentarios, si bien, y siempre a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad las normas y señales de circulación, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.







Tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera.

Podrán circular por encima de los límites de velocidad.

Asimismo, cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos.

Si lo hacen tendrán que adoptar extremadas precauciones, cerciorándose de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de la misma.

Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de la misma o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales

1.4 Comportamiento de sus Conductores

Harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente.

1.5 Comportamiento de los Demás Conductores Respecto de los Vehículos Prioritarios

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Cuando un vehículo de policía manifiesta su presencia de acuerdo con lo recogido en el epígrafe 1.1 y se sitúa detrás de cualquier otro vehículo y activa además un dispositivo de emisión de luz roja o amarilla hacia delante de forma intermitente o destellante, el conductor de este deberá detenerlo con las debidas precauciones en el lado derecho, delante del vehículo policial, en un lugar donde no genere mayores riesgos o molestias para el resto de los usuarios, permaneciendo en su interior. En todo momento el conductor ajustará su comportamiento a las instrucciones que imparta el Agente a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquel.

1.6 Vehículos no Prioritarios en Servicio de Urgencia

Si, como consecuencia de circunstancias especialmente graves, el conductor de un vehículo no prioritario se viera forzado, sin poder recurrir a otro medio, a efectuar un servicio de los normalmente







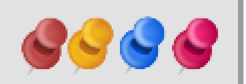
reservados a los prioritarios, procurará que los demás usuarios adviertan la especial situación en que circula, utilizando para ello el avisador acústico en forma intermitente y conectando la luz de emergencia, si se dispusiera de ella, o agitando un pañuelo o procedimiento similar.

Los conductores de estos vehículos deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones.

Los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo recogido en el párrafo primero del epígrafe 1.5.

En cualquier momento, los Agentes de la Autoridad podrán exigir la justificación de las circunstancias especialmente graves.

2 VEHÍCULOS ESPECIALES Y VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL



Dentro de ellos es necesario distinguir:

- Vehículos para obras o servicios
- Tractores agrícolas
- Maquinaria agrícola automotriz
- Demás vehículos especiales
- Vehículos en régimen de transporte especial
- Columnas militares

2.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Estos vehículos irán señalizados con la **señal luminosa V-2**, que estará **constituida** por una luz rotativa de color amarillo auto. **Deberá ser visible** en todas las direcciones, desde una distancia de 100 metros. **No podrá agruparse**, combinarse ni incorporarse a otra luz.

Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones máximas además de los dispositivos que determina el Reglamento General de Vehículos para la categoría del vehículo en cuestión, deberán disponer de señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los mismos, en sus frontales anterior y posterior, así como de señales V-4, V-5 (optativa de la V-4), V-6, V-16, V-20 y de las luces y dispositivos reflectantes que procedan en caso de sobresalir la carga. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.







El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, la cual deberá ser visible tanto hacia delante como hacia atrás y será desconectada al finalizar el mismo.

Véase el tema 19 en el que se tratan todas estas señales y su utilización.

2.2 NORMAS Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

Las normas de circulación son las establecidas en el Anexo III del Reglamento General de Circulación, además de las generales que les sean de aplicación.

Los conductores de vehículos especiales y, excepcionalmente, de los que no lo sean, empleados para trabajos de construcción, reparación o conservación de vías no están obligados a la observancia de las normas de circulación, siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

Los vehículos especiales solo pueden utilizar las vías objeto de la legislación de tráfico para desplazarse, no pudiendo realizar las tareas para las que estén destinados en función de sus características técnicas, con excepción de los que realicen trabajo de construcción, reparación o conservación de las vías exclusivamente en las zonas donde se lleven a cabo dichos trabajos y de los específicamente destinados a remolcar a vehículos accidentados, averiados o mal estacionados.

Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización.

La circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial, que por construcción o por razón de su carga indivisible, respectivamente, superan las masas o dimensiones máximas deberá suspenderse saliendo de la plataforma, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 metros, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.







Vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial que excedan de las masas o dimensiones máximas:

- Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes.
- En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía, o las que sean indicadas por los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.
- El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.
- Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuya anchura supere los 5 metros precisarán acompañamiento de los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. El titular deberá dar cuenta, con un mínimo de 72 horas de antelación, a los Agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico de la provincia de partida, del lugar, hora, fecha de la iniciación por cada uno de los viajes autorizados, indicará la matrícula del vehículo o las del conjunto de vehículos que realizarán el viaje y adjuntará copia de la autorización. Asimismo se dirigirá idéntico aviso al órgano designado para su recepción por el titular de la vía.

2.2.1 Posición en la vía

- El conductor de cualquier **vehículo especial** con masa máxima autorizada **no superior a 3.500 kilogramos,** en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada.

  Se prohíbe que circulen en posición paralela y no podrán adelantar a otros vehículos, si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los quince segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

- Los vehículos especiales con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, circularán por la calzada y no por el arcén observando la disciplina de carril siguiente:







- En las calzadas con **doble sentido de circulación y dos carriles**, separados o no por marcas viales, circularán por el de su derecha y lo más cerca posible del borde de ésta, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.
- En las calzadas con **doble sentido de circulación y tres carriles** separados por marcas longitudinales discontinuas, circularán también por el de su derecha y, en ningún caso, por el situado más a su izquierda.

  En dichas calzadas, el carril central tan sólo se utilizará para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda.

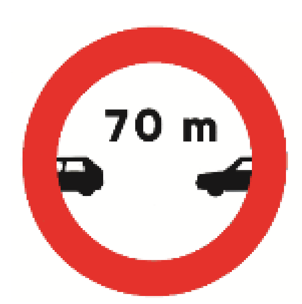
- **Fuera de poblado**, en las calzadas con **dos carriles en el sentido de su marcha**, circularán normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrán utilizar el de la izquierda cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.
- **Fuera de poblado**, en las calzadas **con tres o más carriles en el sentido de su marcha,** circularán normalmente por el situado más a su derecha, **pudiendo utilizar el inmediato** cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de no entorpecer la marcha de otro vehículo que le siga.

- El conductor de cualquier vehículo especial, independientemente de su masa máxima:

  - En las **calzadas de poblado** con **al menos dos carriles** reservados para el mismo sentido, **delimitados por marcas longitudinales**, **excepto** si se trata de **autopistas o autovías**, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

- Para el cómputo de carriles, a efectos de utilizar unos u otros, se estará a lo ya recogido en progresión normal (Tema 8, número 3.2.).

2.2.2 Distancia de seguridad



Los vehículos especiales y los vehículos en régimen de transporte especial, que por construcción o por razón de su carga indivisible, respectivamente, superan las masas o dimensiones máximas mantendrán una separación mínima de 50 metros con el vehículo que le preceda y permitirá y facilitará el adelantamiento a los vehículos de marcha más rápida, deteniéndose si ello fuera preciso, y sin obligar en ningún caso a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la velocidad o trayectoria de los mismos.

2.2.3 Velocidad máxima

- Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

  - Si carecen de señalización de frenado, llevan remolque o son motocultores, 25 kilómetros por hora.
  - Los restantes vehículos especiales, 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar en llano una velocidad superior a los 60 kilómetros con arreglo a sus características, y







cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos, en cuyo caso la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

- Para vehículos en régimen de transporte especial que superan, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas:

    - Vehículo con autorización genérica: 70 km/h. Sobre esta limitación prevalecerá la más restrictiva que figure en la tarjeta ITV.
    - Vehículo con autorización específica: 60 km/h. Sobre esta limitación prevalecerá la más restrictiva que figure en la tarjeta ITV.
    - Vehículo con autorización excepcional: la fijada en la autorización, que en ningún caso superará los 60 km/h. Sobre estas limitaciones permanecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.

2.2.4 Maniobras

Los conductores de estos vehículos, cuando vayan a realizar cualquier maniobra básica de circulación, se atendrán a las normas recogidas en los temas anteriores.

Por excepción, si, en los cambios de dirección por las dimensiones del vehículo o por otras causas que lo justifiquen, no fuera posible realizarlo con estricta sujeción a las normas establecidas, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

2.2.5 Detenciones y Estacionamientos

Las detenciones y estacionamiento se realizarán fuera de la calzada y del arcén.







2.3 Dispositivos de Alumbrado y Señalización Óptica

En las tablas que a continuación se insertan, se recoge una indicación genérica del número, color y situación de dichos dispositivos.

VEHÍCULOS ESPECIALES AUTOPROPULSADOS				
Tipos de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
De cruce	2 (1)	Blanco	Delante. Bordes exteriores (2)	Obligatoria (3)
De carretera (4)	2 o 4	Blanco	Delante. Bordes exteriores	Opcional
De marcha atrás (4)	1 o 2	Blanco	Detrás	Opcional
Indicadoras de dirección	Un número par	Amarillo auto	Bordes exteriores	Obligatoria (3)
Señal de emergencia	Igual que indicadores de dirección	Amarillo auto	Bordes exteriores	Obligatoria (3)
De frenado	2	Rojo	Detrás	Obligatoria (5)
Antiniebla delantera (4)	2	Blanco o amarillo selectivo	Bordes exteriores	Opcional
Antiniebla trasera (4)	1 o 2 (6)	Rojo	1 a la izquierda 2 en los laterales	Opcional
De posición	2 o 4 delante 2 detrás	Blanco (7) Rojo	Bordes exteriores	Obligatoria (8)
De gálibo	2 delante 2 detrás	Blanco Rojo	En la anchura y altura máxima posible (12)	Opcional (9)
De estacionamiento (10)	2 o 4	Blanco delante Rojo detrás	Bordes exteriores	Opcional
Catadióptricos no triangulares	2 o 4	Rojo	Detrás, bordes exteriores	Obligatorios
	En función de la longitud del vehículo (11)	Amarillo auto	Laterales	Opcionales (11)







De la placa de matrícula trasera	1	Blanco	La necesaria para iluminarla	Obligatoria (8)
Luz de alumbrado Interior (4)	Sin especificar	Blanco		Opcional
De trabajo (4)	Sin especificar	Blanco		Opcional

(1) Los motocultores podrán llevar 1 o 2 en función de las dimensiones del vehículo.

(2) Los motocultores delante.

(3) Opcional para las máquinas automotrices agrícolas o para obras no aptas para circular de noche y para los motocultores no aptos para circular de noche conducidos a pie o que carezcan de equipo eléctrico.

(4) Excepto motocultores.

(5) Para los vehículos de velocidad máxima autorizada mayor de 25 kilómetros por hora, excepto motocultores.

(6) Excepto máquina automotriz agrícola o para obras, que llevarán 2.

(7) La máquina automotriz agrícola o para obras puede llevar amarillo selectivo.

(8) Opcional para las máquinas automotrices agrícolas o para obras y motocultores no aptos para circular de noche.

(9) Si su ancho es mayor de 2,10 metros. Prohibido en el resto.

(10) Excepto máquinas automotrices agrícolas o para obras y motocultores.

(11) Los necesarios en las máquinas automotrices agrícolas o para obras si su ancho es mayor de 2,10 metros; prohibido en el resto de las máquinas. Ninguno los motocultores.

(12) En las máquinas automotrices agrícolas o para obras se situarán en los bordes exteriores.







VEHÍCULOS ESPECIALES REMOLCADOS				
Tipos de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
Indicadoras de dirección	Un número par	Amarillo auto	Bordes exteriores	Obligatoria (1)
De frenado	2	Rojo	Detrás	Opcionales
De posición	2 2	Blanco Rojo	Delante Detrás	Obligatoria (2) Obligatoria
De marcha atrás	1 o 2	Blanco	Detrás	Opcional
Antiniebla trasera	1 o 2	Rojo	Detrás	Opcional
De gálibo	2 2	Blanco Rojo	Delante. Bordes exteriores Detrás. Arriba	Obligatoria (3) Obligatoria (3)
De la placa de matrícula trasera	1	Blanco	Detrás. La necesaria para iluminarla	Obligatoria (4)
Catadióptricos delanteros no triangulares	2	Blanco	Delante	Obligatorios
Catadióptricos traseros triangulares	2	Rojo	Detrás	Obligatorios
Catadióptricos laterales no triangulares	Los necesarios	Amarillo auto	Lateralmente	Obligatorios (4)
Luz de alumbrado Interior	Sin especificar	Blanco	Sin especificar	Opcional
De trabajo	Sin especificar	Blanco	Sin especificar	Opcional

(1) Solamente las posteriores.

(2) En los aptos para circular de noche: obligatoria cuando su anchura exceda de 20 centímetros por el lado más desfavorable de la anchura del vehículo tractor; opcional para el resto. También opcional para los no aptos para circular de noche.

(3) Luces de gálibo anteriores y posteriores, si el vehículo tiene más de 2,10 metros de anchura. Opcional para los no aptos para circular de noche.

(4) Opcional para los no aptos para circular de noche.





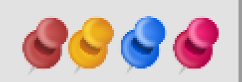


2.4 UTILIZACIÓN DEL ALUMBRADO

Las circunstancias y condiciones en las que deben utilizarse los dispositivos de alumbrado y señalización óptica ya quedaron recogidas en los Temas 15 y 16, significándose que, en ningún caso, les está permitido a los vehículos especiales circular por las vías públicas con la luz de trabajo encendida, puesto que su finalidad es la de alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.

2.5 RESTRICCIONES A SU CIRCULACIÓN

En el tema 8 ya quedaron expuestas las restricciones de circulación a las que, por motivos de seguridad o fluidez, pueden verse sometidos determinados vehículos, entre ellos los especiales, debido a sus dimensiones o a su propia peligrosidad o a la de su carga. Tampoco podrán circular entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, aquellos vehículos que, por no ser obligatoria su instalación, carecen de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica correspondiente.



Aunque por la definición de autopista, se prohíbe circular a los vehículos especiales por ellas, al estar excluidos como vehículos automóviles, se permite su tránsito en las siguientes **condiciones**:

- **Los que excedan de las masas y dimensiones** establecidas en las normas reguladoras de los vehículos podrán circular, excepcionalmente, cuando así se indique en la autorización especial de la que deben ir provistos.
- **Los que no excedan de dichas masas o dimensiones** cuando, con arreglo a sus características, puedan desarrollar una velocidad superior a 60 kilómetros por hora en llano y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos.

3 CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON REMOLQUE

Se recogen en este epígrafe las reglas más elementales que afectan a la conducción y circulación de estos conjuntos, omitiendo todas aquellas que se refieren a características técnicas y que en realidad su conocimiento siempre requerirá la consulta del Reglamento General de Vehículos y otras disposiciones, ya que generalmente están relacionadas con las condiciones técnicas que deben reunir dichos vehículos para que sea permitida su circulación por las vías públicas por los Organismos competentes.







3.1 REGLAS GENERALES

a) Los vehículos, en lo que respecta a su compatibilidad para formar conjuntos, deben cumplir las condiciones reglamentariamente establecidas.
b) Como norma general y salvo las excepciones reglamentariamente establecidas, ningún vehículo tractor podrá arrastrar a la vez más de un remolque o semirremolque.
c) Los vehículos de motor no podrán remolcar a otro vehículo de motor, salvo en el caso de que éste se encuentre accidentado o averiado y no pueda ser arrastrado por otro específicamente destinado a ese fin, supuesto en que está permitido el arrastre hasta la localidad o lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación, y siempre que no se circule por autopistas ni autovías.
d) Las caravanas y remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica, expedida de acuerdo con la reglamentación recogida en el Anexo I del Reglamento General de Vehículos.

3.2 CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO Y OTROS ELEMENTOS DE LOS REMOLQUES

- Los elementos mecánicos, neumáticos y eléctricos de conexión entre un vehículo tractor y su remolque deben ser compatibles y cumplir las exigencias reglamentariamente establecidas.
- Los remolques estarán dotados de un dispositivo que obligue a sus ruedas a seguir una trayectoria análoga a la del vehículo tractor.
- El dispositivo de acoplamiento del remolque con el vehículo tractor estará dotado de un elemento que impida el desacoplamiento del mismo.
- Los remolques cuya masa máxima autorizada sea menor o igual a 1.500 kilogramos, que no estén provistos de un sistema que asegure el frenado del remolque en caso de rotura del dispositivo de acoplamiento, deberán estar provistos, además del enganche principal, de un dispositivo de acoplamiento secundario (cadena, cable, etc.) que, en caso de separación del enganche principal, pueda impedir que la barra del dispositivo de acoplamiento toque el suelo y que asegure, además, una cierta conducción residual del remolque.

3.3 NORMAS DE CIRCULACIÓN

Los conductores de estos vehículos adaptarán su comportamiento a las normas de circulación recogidas en los temas anteriores.

3.4 ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS

Los conjuntos de vehículos con exclusión de los agrícolas y especiales, estarán obligados a llevar la dotación siguiente:

- **Un equipo** homologado de **extinción de incendios** adecuado y en condiciones de uso.
- **Dos dispositivos portátiles de preseñalización de peligro** reglamentarios.
- **Chaleco reflectante de alta visibilidad.**







4 CIRCULACIÓN DE CICLOS, CICLOMOTORES Y VEHÍCULOS ANÁLOGOS

4.1 NORMAS DE CIRCULACIÓN

Los conductores de ciclomotores, de bicicletas y demás vehículos movidos por la energía de sus respectivos conductores, se atendrán a las reglas generales de circulación que les sean aplicables y además a las especiales que a continuación se van a exponer.

4.2 REQUISITOS PARA CIRCULAR

Los ciclomotores deberán corresponder a tipos homologados. A efectos de identificación, los ciclomotores deberán llevar en forma fácilmente legible, y de manera que sea difícil su modificación, además de las placas e inscripciones reglamentarias:

a) Un número de identificación, grabado, troquelado o inscrito de forma indeleble en el bastidor o estructura autoportante.
b) Una placa del fabricante.
c) Las marcas o siglas que identifiquen el tipo de motor, situadas sobre el mismo. Los ciclomotores han de estar matriculados y el conductor está obligado a estar en posesión y llevar consigo, así como a exhibirlos ante los Agentes de la Autoridad, los siguientes documentos del ciclomotor:

    - La licencia de circulación.
    - El certificado de características técnicas.

Además, como todo vehículo a motor, deberán ir provistos de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro obligatorio.

La vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al **Fichero Informativo de Vehículos Asegurados**.

En su defecto, quedará acreditada la vigencia del seguro mediante el justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, la matrícula, placa de seguro o signo distintivo del vehículo, el periodo de cobertura y la indicación de la cobertura del seguro obligatorio.

Sus conductores, siempre que no sean titulares de un permiso de conducción, deberán estar provistos de un **permiso de conducción de la clase AM** que le habilite para conducir ciclomotores, expedido por una Jefatura Provincial de Tráfico.

Los ciclos, para poder circular, deberán disponer de un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.

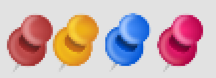
Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido deberán corresponder a tipos homologados.







Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.



Los ciclomotores, los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque siempre que no superen el cincuenta por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes **condiciones**:

- La circulación será de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- La velocidad a que se circule en estas condiciones quedará reducida en un diez por ciento respecto a la velocidad genérica que para estos vehículos se recoge en el epígrafe 4.4.
- En ningún caso se podrán transportar personas en el vehículo remolcado.
- En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

4.3 POSICIÓN EN LA CALZADA

En toda clase de vías públicas los **ciclos**, **ciclomotores**, **vehículos para personas de movilidad reducida** o **vehículos en seguimiento de ciclistas**, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, circularán **por el arcén** de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizarán **la parte imprescindible de la calzada**.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

Queda prohibido que los vehículos citados circulen en posición paralela, salvo las bicicletas que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías, sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Excepcionalmente, cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por este, sin invadir la calzada en ningún caso.

En cuanto a la distancia de seguridad o separación entre vehículos, como ya quedó recogido en el epígrafe 3.4.1. del Tema 8, se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo, si bien, deberán extremar la atención a fin de evitar alcances entre ellos.







Asimismo se les exceptúa de guardar entre ellos, cuando circulen en grupo, la separación que permitan ser adelantados con seguridad.

4.4 VELOCIDAD

La velocidad máxima que no deberán rebasar los **ciclos**, **ciclomotores** y **vehículos para personas de movilidad reducida** es la de 45 km/h.

No obstante, **los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima** en aquellos **tramos** en los que las **circunstancias de la vía permitan** desarrollar una **velocidad superior**.

4.5 ADELANTAMIENTOS

Los conductores de estos vehículos se regirán por las reglas generales de circulación, como ya ha quedado expuesto al principio. Por ello, y para no ser reiterativos, sólo se van a citar algunas normas específicas que no se recogieran en el tema 9:

- El conductor de cualquiera de los vehículos citados en el primer párrafo del epígrafe 4.3, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro, si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los quince segundos o el recorrido efectuado de dicha forma supera los 200 metros.
- El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado a otro cualquiera, lo hará de forma que, entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta, quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

No se considerarán adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo.

4.6 CAMBIOS DE DIRECCIÓN

En los **cambios de dirección** a la derecha, sus conductores respetarán las normas generales que regulan dicha maniobra.

En los **giros a la izquierda**, en **vías interurbanas**, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas si no existe un carril especialmente acondicionado para ello, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.

4.7 PREFERENCIAS

Los conductores de bicicletas tienen **prioridad** de paso sobre los vehículos de motor en los casos siguientes:

- Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- Cuando un vehículo de motor gire a derecha o izquierda para entrar en otra vía, en los supuestos permitidos, y exista un ciclista en las proximidades.
- Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce, o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso.







Cuando los conductores de bicicletas circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

4.8 PROHIBICIONES

Se prohíbe circular por autopistas y autovías con bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

4.9 SEÑALES ACÚSTICAS

Para poder circular y advertir y señalizar su presencia, **los ciclos y las bicicletas** llevarán **un timbre** que los conductores harán sonar siempre que haya viandantes o vehículos a los que puedan alcanzar.

En esta clase de vehículos **está prohibido el empleo de bocina u otro aparato acústico distinto del timbre**.

Los ciclomotores llevarán, para la misma finalidad, **un avisador acústico eléctrico homologado**.

4.10 TRANSPORTE DE PERSONAS

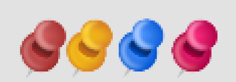
Los ciclos y ciclomotores no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola.

No obstante, **los ciclos** que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, cuando el **conductor** sea **mayor de edad**, un **menor de hasta siete años** en asiento adicional que habrá de ser homologado.









En los ciclomotores, además del conductor, puede viajar, siempre que así conste en su licencia, un pasajero que sea mayor de doce años, utilice casco de protección y se cumplan las siguientes **condiciones**:

- Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor. En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor.

Excepcionalmente los mayores de siete años podrán circular en ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones expuestas anteriormente.

4.11 DISPOSITIVOS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA

Los ciclomotores, cuadriciclos ligeros y bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal “túnel” o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberán disponer de los siguientes dispositivos de alumbrado y señalización óptica:







CICLOMOTORES (de dos y tres ruedas) Y CUATRICILCOS LIGEROS				
Tipos de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
De cruce	1 o 2 (2)	Blanco	Delante (1)	Obligatoria
De carretera	1 o 2 (2)	Blanco	Delante (1)	Opcional
Indicadoras de dirección	2 por cada lado	Amarillo auto	Delante y detrás (3)	Opcional (6) Obligatoria (4)
De frenado	1 o 2 (2)	Rojo	Detrás (1)	Obligatoria (5)
De posición	1 o 2 (2)	Blanco Rojo	Delante (1) Detrás (1)	Opcional (6) Obligatoria
De la placa de matrícula trasera	1	Blanco	La necesaria para iluminarla	Opcional
Catadióptricos no triangulares	1 1 o 2 (8) 1 o 2 por lado 4, dos por pedal	Blanco Rojo Amarillo auto Amarillo auto	Delante (7) Detrás Laterales Pedales	Opcional Obligatorios Obligatorios (9) Obligatorios (10)

(1) Si es una, en el plano longitudinal medio del vehículo. Vehículos con anchura superior a 1.300 milímetros, en los extremos.

(2) Dos luces para los vehículos cuya anchura máxima exceda de 1.300 milímetros.

(3) En los de dos ruedas, a ambos lados, delante y detrás. En el resto, en los bordes exteriores.

(4) Obligatorias para vehículos de carrocería cerrada.

(5) Opcional para ciclomotores puestos en circulación hasta el 1.11.99.

(6) Opcional para los ciclomotores de dos ruedas.

(7) Sólo en ciclomotores de dos ruedas.

(8) En los ciclomotores de dos ruedas uno. En los ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros, con anchura hasta 1 metro, uno. En los que excedan de esta anchura, dos.

(9) Obligatorios solamente para los ciclomotores de dos ruedas puestos en circulación a partir del 1.11.99.

(10) Cuando éstos existan y no sean retráctiles.







CICLOS APTOS PARA CIRCULAR DE NOCHE				
Tipos de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
De posición	1	Blanco	Delante	Obligatoria
	1	Rojo	Detrás	Obligatoria
Catadióptricos no triangulares	1	Rojo	Traseros	Obligatorio
	1 o 2	Amarillo auto	Laterales (1)	Obligatorio
	4, dos por pedal	Amarillo auto	Pedales	Obligatorio (2)
	--- ---	Amarillo auto	Radios ruedas (3)	Opcional

(1) Excepto en las bicicletas

(2) Opcional en las bicicletas

(3) Solamente en las bicicletas

Los **conductores de bicicletas**, cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, **además** llevarán colocada alguna **prenda reflectante** si circulan **por vías interurbanas.**

5 CIRCULACIÓN DE PEATONES

Se cree necesario recoger también en este tema las normas que afectan a la circulación de peatones, porque los conductores también suelen ser peatones en más de una oportunidad y deben saber comportarse correctamente al actuar como usuario de la vía en una faceta que habitualmente tienen más descuidada, por creer que ofrece menos complejidad que la conducción de un vehículo.

5.1 NORMAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se exponen a continuación.

Los que utilicen monopatín, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o calles residenciales debidamente señalizadas, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.







5.2 EXCEPCIÓN A LA NORMA GENERAL

Aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si este no existe o no es transitable, por la calzada:

- El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.
- Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.
- El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.

5.3 SENTIDO GENERAL DE CIRCULACIÓN EN LA ZONA PEATONAL

Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

5.4 CIRCULACIÓN POR LA CALZADA O ARCÉN

- **Fuera de poblado** en todas las vías objeto de la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, **como norma general**, la circulación de los mismos se hará **por la izquierda.**

  No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurran circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

- En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.

- No obstante lo dispuesto anteriormente para fuera de poblado y para poblado, deberán, sin embargo, circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigidos por una persona o que forme un cortejo y los impedidos que se desplacen en una silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos, las de los agentes y semáforos siempre; las demás, en cuanto le sean aplicables.

La **circulación por el arcén o por la calzada** se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o gran densidad de circulación de vehículos.

Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.

Al apercibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.







La **circulación** en las **calles residenciales** debidamente señalizadas con la señal S-28 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

5.5 CRUCE DE LA CALZADA

- Para atravesar la calzada en zonas donde existen pasos para peatones a nivel deberán:
    - Hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades.
    - Si el paso dispone de **semáforos para peatones**, obedecerán sus indicaciones.
    - Si **no** existiera **semáforo para peatones** pero la **circulación** de vehículos estuviera **regulada por agente o semáforo**, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.
    - En los restantes **pasos** para peatones **señalizados** mediante la correspondiente **marca vial,** aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.
- Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones deberán:
    - Cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.
    - Caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.
    - En las plazas y glorietas rodearlas, no debiendo atravesar por su calzada.

5.6 PREFERENCIAS

Los peatones tienen **prioridad de paso sobre los conductores** en los casos siguientes:

- En los pasos para peatones debidamente señalizados.
- Cuando un conductor gire con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- Cuando los vehículos crucen las zonas peatonales por los pasos habilitados al efecto.
- Cuando vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
- Cuando los peatones constituyan una tropa en formación, una fila escolar o una comitiva organizada.
- Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.







5.7 CIRCULACIÓN NOCTURNA

Fuera de poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad:

- Todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen
- Los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

5.8 PROHIBICIONES

Salvo en los **casos y condiciones** que se determinan en los apartados siguientes, queda **prohibida la circulación** de peatones por las **autopistas y autovías**.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer **caso omiso a las peticiones de pasaje (auto-stop)** que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de las estaciones de peaje.

Si por **accidente, avería, malestar físico** de sus ocupantes u otra **emergencia** tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuere necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviere dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que **ninguno** de los **ocupantes** del vehículo pueda **transitar por la calzada**.

Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

6 CIRCULACIÓN DE ANIMALES

6.1 VÍAS DESTINADAS A SU CIRCULACIÓN

En las vías objeto de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial **sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o en rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona.** Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos y de acuerdo con lo que se establece en las normas que a continuación se exponen.







6.2 Normas para su Conducción

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

Los animales que se citan en el apartado 6.1 deben ir conducidos, al menos, por **una persona mayor de 18 años**, capaz de dominarlos en todo momento, la cual observará, además de las normas establecidas para los conductores de vehículos que puedan afectarle, las prescripciones que se exponen a continuación.

6.2.1 Sentido de la circulación, posición en la vía y velocidad

- **No invadirán** las zonas peatonales.
- Los **animales de tiro, carga o silla o el ganado suelto**, circularán por el arcén del lado derecho y, si tuvieran que utilizar la calzada, lo harán aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de la misma; por excepción, se permite conducir uno solo de tales animales por el borde izquierdo, si razones de mayor seguridad así lo aconsejan.
- Los **animales conducidos en manada o en rebaño** irán al paso, lo más cerca posible del borde derecho de la vía y de forma que nunca ocupen más de la mitad derecha de la calzada, divididos en grupos de longitud moderada, cada uno de los cuales con un conductor al menos y suficientemente separados para entorpecer lo menos posible la circulación.
- Los **animales que arrastren un vehículo** no sobrepasarán la velocidad del trote.

6.2.2 Cruce con otros animales

En el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez y en zonas de visibilidad suficiente y, si circunstancialmente esto no se hubiera podido conseguir, adoptarán las precauciones precisas para que los conductores de los vehículos que eventualmente se aproximen puedan detenerse o reducir la velocidad a tiempo.

6.2.3 Cruce de la vía

Sólo la atravesarán por los pasos autorizados y señalizados al efecto o por otros lugares que reúnan las necesarias condiciones de seguridad.

6.2.4 Circulación nocturna o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad

Si circulan de noche por vía insuficientemente iluminada o bajo las condiciones citadas, su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.







6.2.5 Preferencias

En estrechamientos, intersecciones y demás casos en que las respectivas trayectorias se crucen o corten, cederán el paso a los vehículos, salvo en los supuestos siguientes:

- En las cañadas debidamente señalizadas.
- Las cañadas o pasos de ganado de carácter general deberán estar señalizados por la señal P-23 "Paso de animales domésticos" que llevará un panel complementario, colocado debajo de la señal, con la inscripción "Cañada".
- Dicha señalización debe estar complementada con las correspondientes señales de limitación de velocidad.
- Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista paso para ellos.
- Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada.

6.2.6 Prohibiciones

- Se prohíbe la circulación de animales por autopistas y autovías. Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal.
- Se prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos pudieran invadir la vía.
- A los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal les está prohibido llevarlos corriendo por las vías en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él.
- Sólo podrán circular por las vías públicas cuando vayan provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar.







6.3 Dispositivos de Alumbrado y Señalización Óptica

Los vehículos de tracción animal cuando circulen de noche, por tramos de vía señalizados con la señal "túnel" o con condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica siguientes:

VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL APTOS PARA CIRCULAR DE NOCHE				
Tipos de luz	**Número**	**Color**	**Situación**	**Obligatoriedad**
De posición	1 o 2 (1) (2) 1 o 2 (2)	Blanco Rojo	Delante Detrás	Obligatoria Obligatoria
De placa de matrícula trasera	1	Blanco	La necesaria para iluminar la placa	Obligatoria
Catadióptricos no triangulares	2	Rojo	Detrás (3)	Obligatorios

(1) Si la longitud excede de 6 metros llevará dos luces, o si la forma, dimensiones o carga del vehículo impidiesen la visibilidad de la luz única.

(2) Si lleva dos luces, serán iguales y simétricas. Si lleva una sola luz, irá situada en el lado izquierdo de la marcha.

(3) Estarán situados lo más cerca posible de los extremos del vehículo

R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

VEHÍCULOS EN SERVICIO DE URGENCIA

- Prioritarios:

  Artículo 68.2 (R.G.C.)

- Señalización de los vehículos prioritarios:

  Señal V-1 (Anexo XI del R.G.V.)

- Normas de circulación:

  Artículo 68.1 (párrafo 1º) (R.G.C.)

  Artículo 67.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

  Artículo 67.2 (parte correspondiente) (R.G.C.)







Artículo 68.1 (párrafos 2º y 3º) (R.G.C.)

- Comportamiento de los conductores:

  Artículo 67.2 (p.c.) (R.G.C.)

- Comportamiento de los demás conductores:

  Artículo 69 (R.G.C.)

- Vehículos no prioritarios en servicios de urgencia:

  Artículo 70 (R.G.C.)

VEHÍCULOS ESPECIALES Y VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL

- Señalización:

  Señal V-2 (Anexo XI del R.G.V.)

  Anexo III.4 y 3 (R.G.C.)

- Normas y condiciones de circulación:

  Artículo 71.1. (R.G.C.)

  Anexo III.3, 5, 6, 7 y 8 (R.G.C.)

  - Posición en la vía:

    Artículo 36.1, 2 y 3 (R.G.C.)

    Artículo 30.1.a), b) (R.G.C.)

    Artículo 31 (R.G.C.)

    Artículo 32 (R.G.C.)

    Artículo 33 (R.G.C.)

  - Distancia de seguridad:

    Anexo III.1 (R.G.C.)

  - Velocidad:

    Artículo 48.1 c) (R.G.C.)

    Anexo III grupo 1.4 (R.G.C.)







- Maniobras:

  Ver temas anteriores Artículo 76.1 (R.G.C.)

- Detenciones y estacionamientos:

  Anexo III.2 (R.G.C.)

- Dispositivos de alumbrado y señalización óptica:

  Anexo X.2 del (R.G.V.)

- Utilización del alumbrado:

  Ver temas 15 y 16

- Restricciones de circulación:

  Artículo 39.2 (R.G.C.) Artículo 38.3 (R.G.C.)

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON REMOLQUE

- Reglas Generales:

  Artículo 9.1, 2, 3 y 5 (R.G.V.)

- Condiciones técnicas dispositivos de acoplamiento:

  Artículo 13.1, 2 y 3 (R.G.V.)

- Normas de Circulación:

  Ver temas anteriores

- Accesorios, repuestos y herramientas:

  Anexo XII del R.G.V.

CIRCULACIÓN DE CICLOS, CICLOMOTORES Y VEHÍCULOS ANÁLOGOS

- Requisitos para circular:

  Artículo 21.1 (R.G.V.)

  Artículo 8.1 (R.G.V.)

  Artículo 25.1 (R.G.V.)

  Artículo 26.1 (R.G.V.)







Artículo 14.1.2 R.S.O. de Responsabilidad Civil Vehículos a Motor

Artículo 4.2. a) (R.G.Cond.)

Artículo 22.1 y 3 (R.G.V.)

Artículo 98.3 (R.G.C.)

Artículo 12.4 (R.G.C.)

- Posición en la calzada:

  Artículo 36.1 y 2 (R.G.C.)

  Artículo 54.1 y 2 (R.G.C.)

- Velocidad:

  Artículo 48.1.e) (R.G.C.)

- Adelantamientos:

  Artículo 36.3 (R.G.C.)

  Artículo 85.5 (R.G.C.)

  Artículo 84.5. (R.G.C.)

- Cambios de dirección:

  Artículo 75.1. b) (R.G.C.)

  Artículo 76.2 (R.G.C.)

- Preferencias:

  Artículo 64 (R.G.C.)

- Prohibiciones:

  Artículo 38.1 (R.G.C.) Artículo 121.5 (R.G.C.)

- Señales acústicas:

  Artículo 22 (R.G.V.)

- Transporte de personas:

  Artículo 12.1, 2 y 3 (R.G.C.)







- Dispositivos de alumbrado y señalización óptica:

    Artículo 22.4 (R.G.V.)

    Anexo X.2 del (R.G.V.)

    Artículo 98.3 (R.G.C.)

CIRCULACIÓN DE PEATONES

- Normas generales de circulación:

    Artículo 121.1 (R.G.C.)

    Artículo 121.4 (R.G.C.)

- Excepción a la norma general:

    Artículo 121.2 (R.G.C.)

- Sentido general de circulación en la zona peatonal:

    Artículo 121.3 (R.G.C.)

- Circulación por la calzada o arcén:

    Artículo 122.1 a 8 (R.G.C.)

- Cruce de la calzada:

    Artículo 124 (R.G.C.)

- Preferencias:

    Artículo 65 (R.G.C.)

- Circulación nocturna:

    Artículo 123 (R.G.C.)

- Prohibiciones:

    Artículo 125 (R.G.C.)

CIRCULACIÓN DE ANIMALES

- Vías destinadas a su circulación:

    Artículo 126 (R.G.C.)







- Normas para su conducción:

  Artículo 17.1 (R.G.C.)

  Artículo 127.1 (R.G.C.)

  - Sentido de la circulación, posición en la vía y velocidad:

    Artículo 127.1. a), b) y c) (R.G.C.)

    Artículo 48.1. f) (R.G.C.)

  - Cruce con otros animales:

    Artículo 127.1. c) (R.G.C.)

  - Cruce de la vía:

    Artículo 127.1. d) (R.G.C.)

  - Circulación nocturna:

    Artículo 127.1. e) (R.G.C.)

  - Preferencias:

    Artículo 127.1. f) (R.G.C.)

    Artículo 66.1 (R.G.C.)

    Artículo 66.2 (R.G.C.)

  - Prohibiciones

    Artículo 128 (R.G.C.)

    Artículo 127.2. (R.G.C.)

    Artículo 17.2. (R.G.C.)

    Artículo 23.1. (R.G.V.)

- Dispositivos de alumbrado y señalización óptica de los vehículos de tracción animal:

  Artículo 23.5 (R.G.V.)

  Anexo X.2 del (R.G.V.)







TEMA 18 OTRAS NORMAS DE INTERÉS







Se ha querido recopilar en este tema algunas disposiciones importantes que, al no poderse encuadrar en materias específicas, como pueden ser las maniobras básicas de circulación, el alumbrado o la señalización, se encuentren aisladas, quedando un tanto relegadas, cuando en realidad son normas que establecen pautas de comportamiento ante determinadas circunstancias que se pueden presentar.

Algunas tendrán que ser cumplidas por todos los usuarios de la vía debido a las circunstancias generales a las que se refieren. Otras solamente por determinados conductores por estar en función del vehículo que conducen o de la circulación que van a realizar.

1 NORMAS GENERALES DE COMPORTAMIENTO PARA TODOS LOS USUARIOS

- Los usuarios de la vía están obligados a **comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación**, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes.
- Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía, objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.
- La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras en razón de las circunstancias o características especiales de tráfico, que podrán llevarse a efecto a petición del Organismo Autónomo Jefatura Central de tráfico.
- No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.
- Quienes hubieran creado sobre la vía algún **obstáculo o peligro** deberán **hacerlo desaparecer lo antes posible**, adoptando entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser **advertido por los demás usuarios** y para que **no se dificulte** la circulación.

  No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.
- Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante del mismo deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de acuerdo con lo recogido en el Tema 14, punto 4.
- Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.
- Los vehículos no podrán circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial emitiendo perturbaciones electromagnéticas,







con niveles de emisión de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como tampoco podrán emitir gases o humos en valores superiores a los límites establecidos ni en los supuestos de haber sido objeto de una reforma de importancia no autorizada, todo ello de acuerdo con la reglamentación contemplada en el Anexo I del Reglamento de Vehículos. Todos los conductores de vehículos quedan **obligados** a colaborar en las **pruebas** de **detección** que permitan comprobar las posibles **deficiencias** indicadas.

- Tanto en las vías públicas urbanas como en las interurbanas **se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores** con el llamado **escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones.**

  Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los **gases** expulsados por los motores, en lugar de atravesar un **silenciador eficaz**, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado, deteriorado, o a través de tubos resonadores, y la de los de motor de combustión interna que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado o lancen humos que puedan dificultar la visibilidad a los conductores de otros vehículos o resulten nocivos.

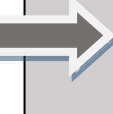
- Queda prohibida la emisión de contaminantes producidos por vehículos a motor, cualquiera que fuere su naturaleza, por encima de las limitaciones previstas en las normas reguladoras de los vehículos.

- Igualmente queda prohibida dicha emisión por otros focos emisores de contaminantes distintos a los producidos por vehículos a motor, cualquiera que fuese su naturaleza, por encima de los niveles que el Gobierno establezca con carácter general.

  Quedan prohibidos, en concreto, los **vertederos de basuras y residuos** dentro de la zona de afección de las carreteras, en todo caso, y fuera de ella cuando exista peligro de que el humo producido por la incineración de las basuras o incendios ocasionales pueda alcanzar la carretera.

2 CINTURONES DE SEGURIDAD

2.1 OBLIGATORIEDAD



Los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están **obligados a utilizar el cinturón de seguridad**, **el casco** y demás **elementos de protección** en los casos y condiciones que se recogen más adelante y en las normas reguladoras de los vehículos, con las excepciones que igualmente se fijan, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores discapacitados.









2.2 Utilización

Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.

1. El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.

   En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas, de acuerdo con el modelo que figura en el anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento.

   En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de tres o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.

3. En los vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

   1º Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.

   2º Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.

   3º Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

   En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.

4. Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.







5. La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65, apartados 4.h) y 5.ll), respectivamente, del texto articulado.

2.2.1 Exenciones a la obligatoriedad de utilizar los cinturones de seguridad

- No obstante lo recogido anteriormente, podrán circular **sin** los **cinturones de seguridad** u otros sistemas de retención homologados:

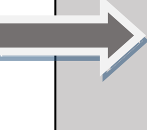
  - Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.
  - Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas. Este certificado deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad responsable del tráfico.
  - Todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial.

- La **exención** alcanzará igualmente cuando circulen **en poblado**, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales a:

  - Los conductores de taxis cuando estén de servicio.
  - Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas menores de edad cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.
  - Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.
  - Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicio de urgencia.
  - Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.

3 EL CASCO Y OTROS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN

3.1 OBLIGATORIEDAD



Los **conductores y pasajeros** de **motocicletas** o motocicletas con sidecar, de **vehículos de tres ruedas** y **cuadriciclos**, de **ciclomotores** y de **vehículos especiales tipo "quad"**, deberán utilizar adecuadamente **cascos de protección** homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en **vías urbanas** como **interurbanas**.









El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

3.1.1 Exenciones a la obligatoriedad de utilizar el casco de protección

Se eximirá de lo dispuesto en el apartado anterior a las personas provistas de un **certificado** de exención por **razones médicas graves**, expedido de conformidad con lo recogido en el anterior epígrafe 2.2.1, segundo guión, también dispuesto para los cinturones de seguridad.

Este certificado deberá expresar su periodo de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente.

Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente Tarjeta de Inspección Técnica o en el Certificado de Características del ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

3.2 Chaleco Reflectante

Los **conductores** de **turismos**, de **autobuses**, de **automóviles** destinados al **transporte de mercancías**, de **vehículos mixtos**, de **conjuntos de vehículos no agrícolas**, así como los **conductores y personal auxiliar** de los **vehículos piloto de protección y acompañamiento** deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, que figura entre la dotación obligatoria del vehículo, cuando salgan del mismo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.

El chaleco citado estará debidamente certificado por la normativa que regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual.

3.3 Apoyacabezas u Otros Elementos de Protección



La instalación, en cualquier vehículo, de apoyacabezas u otros elementos de protección estará subordinada a que cumplan las condiciones que se determinan en las normas reguladoras de vehículos.







4 DEL TRANSPORTE DE PERSONAS

Se prohíbe transportar en los vehículos personas de forma distinta a la que se determina en las normas que a continuación se exponen.

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo.

Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

No obstante, en los **vehículos de transporte de mercancías o cosas** podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia.

Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Dicha protección se ajustará a lo establecido en la legislación reguladora de los vehículos.

Queda **prohibido** circular con **menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros de altura**, situados en los **asientos delanteros** del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.

Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
2. Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

Queda **prohibido** circular con **menores de doce años como pasajeros de ciclomotores** o **motocicletas**, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía.

Excepcionalmente se permitirá la circulación **a partir de los siete años**, siempre que los conductores sean los **padres o madres**, **tutores o persona autorizada por ellos**, utilicen casco homologado y se cumplan las condiciones específicas de seguridad recogidas epígrafe 4.10 del Tema 17.







5 COMPORTAMIENTO EN CASO DE EMERGENCIA

5.1 OBLIGACIÓN DE AUXILIO

Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

5.2 MEDIDAS A ADOPTAR

Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

- **Detenerse** de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.
- **Hacerse una idea de conjunto** de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la Autoridad o sus Agentes.
- Esforzarse por **restablecer o mantener la seguridad de la circulación** y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la Autoridad o sus Agentes, **evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad**, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.
- **Prestar a los heridos el auxilio** que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.
- **Avisar a la Autoridad o a sus Agentes** si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como **permanecer o volver al lugar del accidente** hasta la llegada de aquellos, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido. No será necesario, en cambio, avisar a la Autoridad o a sus Agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridos claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.
- **Comunicar**, en todo caso, **su identidad a otras personas implicadas en el accidente**, si se lo pidieren; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente o, en su defecto, por intermedio de los Agentes de la Autoridad.
- **Facilitar los datos del vehículo** a otras **personas implicadas** en el accidente, si lo pidieren.
- Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, **todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en el mismo, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas anteriormente**, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la Autoridad o sus Agentes.







6 PUERTAS

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas.

Como norma general, se entrará y saldrá del vehículo por el lado más próximo al borde de la vía y sólo cuando aquél se halle parado.

Toda persona no autorizada se abstendrá de abrir las puertas de los vehículos destinados al transporte colectivo de viajeros, así como cerrarlas en las paradas, entorpeciendo la entrada de viajeros.

7 CARGA DE COMBUSTIBLE

Para cargar combustible en el depósito de un vehículo debe hallarse este con el motor parado.

Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio, y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles.

En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo, deberá cumplir los mismos requisitos recogidos en el párrafo anterior.

8 CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

8.1 REQUISITOS DEL VEHÍCULO

Todo vehículo a motor matriculado en España que haya de circular por las vías públicas del extranjero deberá llevar:

- En su parte posterior, además de la placa de matrícula nacional, el signo distintivo de su nacionalidad española (señal V-7), inscrito en el propio vehículo o en una placa separada. Este signo distintivo no será necesario cuando el automóvil circule por países de la Unión Europea y en su placa de matrícula figure la bandera europea y la sigla distintiva de España.
- En el caso de que el vehículo de motor vaya seguido de uno o más remolques, tanto la matrícula como el signo distintivo deberán figurar, además, en la parte posterior del remolque único o último.







- Cuando el signo distintivo esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser fijada en posición vertical o casi vertical, y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo. Si se adosa o pinta en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical. Tanto la placa o inscripción que la sustituya como la letra E han de ser de la forma y dimensiones reglamentarias.

Ver señales V-7 y V-8 en el Tema 19.

8.2 Requisitos del Conductor

Los conductores de los citados vehículos deberán proveerse del permiso internacional de conducción si tal documento se exigiera en el país por donde se va a circular. Para obtener el permiso internacional para conducir se requerirá:

a) Tener la residencia normal en España.
b) Ser titular de un permiso de conducción nacional de igual clase que la del internacional que solicita, válido y en vigor, o de un permiso expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo que previamente ha de ser inscrito en el Registro de conductores e infractores.
c) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso nacional que se posea.

El documento deberá reunir las siguientes características:

- Se ajustará al modelo establecido en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1.949, y que se recoge en el Anexo II del Reglamento General de Conductores.
- Tendrá una validez de un año.
- Autorizará a conducir temporalmente por el territorio de todos los Estados contratantes, con excepción del Estado que lo ha expedido.
- La expedición se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañando a la solicitud los documentos que se indican en el Anexo III del Reglamento General de Conductores.







9 ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN

Los **vehículos de motor** y los **conjuntos de vehículos** en circulación deben llevar los siguientes accesorios, repuestos y herramientas:

- Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 Kgs., excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación:

  a) Dos dispositivos portátiles de preseñalización de peligro.

  b) Un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según R.D. 1407/1992, de 20 de noviembre. En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.

  c) Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

- Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 Kgs., y los conjuntos de vehículos no especiales deberán llevar:

  a) La dotación que se establece en el apartado 1a) y b).

  b) Un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

NORMAS GENERALES PARA TODOS LOS USUARIOS

Artículo 2 (R.G.C.)

Artículo 4.2, 4.1 y 4.3 (R.G.C.)

Artículo 5.1, 5.2 y 5.3 (R.G.C.)

Artículo 6.1 (R.G.C.)

Artículo 7.1, 7.2 (p.c.), 7.3 y 7.4 (R.G.C.)

CINTURONES DE SEGURIDAD

- Obligatoriedad:

  Artículo 116.1 (R.G.C.)

- Utilización:

  Artículo 117 (R.G.C.)

  Disposición adicional 2ª R.D. 965/2006, de 1 de septiembre

- Exenciones:

  Artículo 119 (R.G.C.)

EL CASCO Y OTROS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN

Artículo 118.1 (R.G.C.)

Artículo 119.3. (R.G.C.)

Artículo 118.1, párrafo 2º (R.G.C.)

Artículo 118.3 (R.G.C.)

Artículo 118.2 (R.G.C.)

DEL TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 8 (R.G.C.)

Artículo 9.1 (R.G.C.)







Artículo 10.1, 10.2 Y 10.3 (R.G.C.)

Artículo 117. 2. a) (R.G.C.)

Artículo 12.2 y 12.3 (R.G.C.)

COMPORTAMIENTO EN CASO DE EMERGENCIA

- Obligación de auxilio:

  Artículo 129.1 (R.G.C.)

- Medidas a adoptar:

  Artículo 129.2.3 (R.G.C.)

PUERTAS

Artículo 114.1.2.3 (R.G.C.)

CARGA DE COMBUSTIBLE

Artículo 115.3 y 115.4 (R.G.C.)

CIRCULACIÓN INTERNACIONAL

- Requisitos del vehículo:

  Artículo 50.1 (R.G.V.)

- Requisitos del conductor:

  Artículo 31 (R.G. Conductores)

  Artículo 32 (R.G. Conductores)

  Artículo 33 (R.G. Conductores)

ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS DE LOS VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN

Anexo XII (R.G.V.)







TEMA 19 SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS







1 SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS

Colocadas en los vehículos existen placas o distintivos que constituyen otro tipo de señalización óptica encaminada a comunicar a los usuarios de la vía determinadas circunstancias o características del vehículo, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor, conforme con la cual aquéllos deberán adoptar ciertos comportamientos o precauciones.

Las señales en los vehículos están reguladas en el artículo 173 del Reglamento General de Circulación y en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

1.1 POR RAZÓN DEL CONDUCTOR

V-14 Aprendizaje de la conducción

Es preciso distinguir dos señales, de igual forma y dimensiones, que se diferencian por el color, según que se trate de vehículos adscritos a la enseñanza de la conducción en Escuelas de Conductores, o de turismos que se utilicen para la enseñanza al amparo de una licencia de aprendizaje o adaptados a las deficiencias de la persona que aporta el propio alumno que ha de conducirlo en la Escuela para realizar el aprendizaje y las pruebas de aptitud con él. En ambos casos, la señal indica que el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud y que, por tanto, al volante se encuentra una persona que está aprendiendo a conducir o examinándose para obtener permiso, razón por la cual los demás conductores y usuarios deben mostrar un comportamiento de comprensión, ayuda y colaboración.



V-14 Vehículos de Autoescuela

Los vehículos adscritos a la enseñanza de la conducción en Escuelas de Conductores deberán llevar esta señal en la parte delantera y trasera, que únicamente será visible cuando el vehículo circule en función de la enseñanza o de las pruebas de aptitud.

En la parte inferior (sin pintar) llevará troquelado: a la izquierda las siglas de la provincia y el número de la Escuela, en el centro el número de matrícula del vehículo, y a la derecha el sello de la Jefatura de Tráfico. Consiste en una placa reflectante, de aluminio, de 20 centímetros de ancho por 30 de alto, en cuya parte superior figura, sobre fondo azul, la letra L en color blanco, y en la inferior, sobre fondo blanco, la palabra PRÁCTICAS con letras en color rojo.



V-14 Otros vehículos

La misma señal, pero con la letra "L" en color blanco sobre fondo rojo, indica lo mismo que la anterior, pero con la salvedad de que el vehículo no pertenece a una autoescuela sino a un particular que, o bien está aprendiendo a conducir o examinándose en base a una licencia de aprendizaje (sólo turismos), o que se trata de un vehículo adaptado a las deficiencias de la persona que ha sido aportado por el propio alumno que ha de conducirlo a la Escuela para realizar el aprendizaje y las pruebas con él.



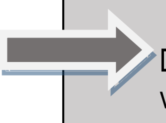






V-13 Conductor novel

Una señal rectangular en la que, sobre fondo verde, destaca una letra "L" de color blanco indica que el vehículo es conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad, hacia la que debe mostrarse el mismo comportamiento de comprensión, ayuda y colaboración a que antes se ha hecho mención.



Deberán llevar esta señal los vehículos cuyos conductores hayan obtenido por primera vez un permiso de conducción **durante el período de un año.**

El cómputo de este plazo se suspenderá por el período en el que el permiso se encuentre en situación de pérdida de vigencia, así como en el de intervención del permiso o privación del derecho a conducir vehículos a motor que se acuerde contra dichos conductores. Una vez que hayan concluido los motivos que dieron lugar a su suspensión, el plazo de un año continuará contabilizándose desde el momento en que hubiera quedado antes de la suspensión hasta que se completa el período de un año.

No se considerará que hayan obtenido permiso de conducción por primera vez aquellos conductores que hubieran sido titulares, con posesión efectiva por un período mínimo de un año, de otro permiso nacional o extranjero de cualquier clase, ya sea civil o militar.

Esta señal deberá estar colocada en la parte posterior izquierda del vehículo, en sitio visible.

Por excepción, en las motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas, será suficiente que la señal vaya colocada en sitio visible de la parte posterior. Será movible, y no sustituirá a la señal V-4 de limitación de velocidad.



V-15 Minusválido

Indica que el conductor del vehículo es una persona con minusvalías, que se desplaza con dificultad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

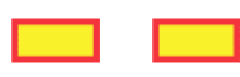
Esta señal consistirá en dos placas colocadas respectivamente, una en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo.







1.2 POR RAZÓN DEL VEHÍCULO

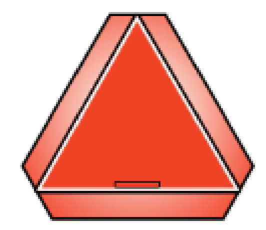

V-6 Vehículo largo

Indica que el vehículo o conjunto de vehículos tiene una longitud superior a 12 metros.

Consiste en una señal rectangular de 1.300 milímetros de longitud y 250 milímetros de altura con el fondo de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente de 40 milímetros, colocada en la parte posterior del vehículo y centrada con respecto al eje del mismo.

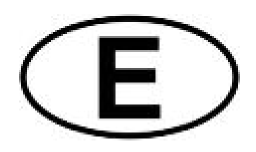
Cuando sea aconsejable para su mejor colocación la placa podrá ser sustituida por dos placas de análogas características a la anterior, pero con 500 milímetros de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de los bordes como sea posible.

En todos los casos las placas se colocarán a una distancia del suelo entre 500 y 1.500 milímetros.



V-5 Vehículo lento

Indica que se trata de un vehículo de motor, o conjunto de vehículos, que, por construcción, no puede sobrepasar la velocidad de 40 kilómetros por hora. Se instalará en la parte posterior del vehículo y será optativa para los vehículos de motor o conjuntos de vehículos que deban llevar la señal V-4 de limitación de velocidad.



V-7 Distintivo de la nacionalidad española

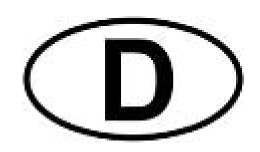
Indica que el vehículo está matriculado en España. Deberá estar situado en la parte posterior del vehículo, inscrito en el mismo o en una placa separada. Cuando el signo esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser fijada en posición vertical o casi vertical, y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo. Si se adosa o pinta en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical. Consiste en una letra E latina mayúscula pintada sobre una elipse.

Los vehículos matriculados en España en cuyas placas de matrícula figure la bandera europea y la sigla distintiva de nuestro país, de acuerdo con lo que se establece en la Orden de 15-9-2000 que modifica el Anexo XVII (R.G.V.), no tendrán que llevar además el distintivo de nacionalidad española V-7 cuando circulen en los demás estados miembros de la Unión Europea.









V-8 Distintivo de la nacionalidad extranjera

Indica que el vehículo está matriculado en el país a que corresponden las siglas que contiene, siendo su instalación obligatoria para circular por España (sin perjuicio de lo contemplado en el último párrafo). Deberá estar situado en la parte posterior del vehículo, inscrito en el mismo o en una placa separada.

Cuando el signo esté inscrito en una placa especial, ésta deberá ser fijada en posición vertical o casi vertical, y perpendicularmente al plano longitudinal mediano del vehículo. Si se adosa o pinta en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical.

No habrán de llevar este distintivo los vehículos a motor matriculados en cualquiera de los Estados parte del Convenio Internacional de Ginebra (de 19 de septiembre de 1949) en cuyas placas de matrícula figure inscrita la sigla distintiva del Estado de la Unión Europea al que pertenecen y el símbolo representativo de la bandera de aquélla de acuerdo con lo establecido en el R.G.V. Cuando vayan seguidos de uno o varios remolques, el signo distintivo deberá repetirse detrás del remolque único o último.



V-19 Distintivo de Inspección Técnica Periódica del Vehículo

Indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección.

En el caso de vehículos que tengan parabrisas, el distintivo se colocará en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.

En el resto de los vehículos, el distintivo se colocará en sitio bien visible. La cara sin imprimir del distintivo será autoadhesiva.

Los colores del fondo y los de los caracteres se determinarán de acuerdo con el año civil en que caduque el plazo de validez de la inspección. Dichos colores son para cada año los que se indican a continuación:

Año	Fondo	Caracteres
2016	Verde	Rojo
2017	Amarillo	Rojo
2018	Rojo	Amarillo

y cambiarán sucesivamente según esta secuencia en los años siguientes. Los colores de las siglas ITV serán siempre azules.







V-25 Distintivo ambiental



Identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el registro de vehículos: 0 emisiones, ECO C y B. No se crea distintivo para la categoría A.

La administración competente podrá establecer la obligatoriedad de colocación del distintivo en el vehículo mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia. Si el vehículo dispone de parabrisas delantero el distintivo irá colocado en el ángulo inferior derecho del mismo, por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva. En caso de no disponer de parabrisas se colocará en sitio bien visible y la cara sin imprimir será autoadhesiva.

Estos distintivos son circulares y tienen un diámetro máximo de 97 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de un máximo de 87 mm para el resto de vehículos.

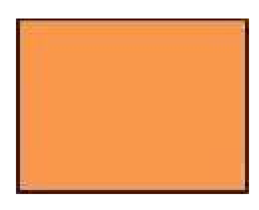
1.3 Por Razón de la Carga o el Servicio

V-11 Transporte de mercancías peligrosas



Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas. Una señal consistente en dos paneles rectangulares de color naranja retrorreflectante, cuya base sea de 40 centímetros y la altura no inferior a 30 centímetros, con reborde, barra transversal que atraviesa el panel a media altura y cifras de color negro de 15 milímetros de trazo como máximo, colocados uno en la parte delantera y el otro en la posterior, perpendicularmente al eje longitudinal de ésta, indica a los conductores de vehículos que se aproximan por delante o por detrás que el vehículo que lleva dichos paneles transporta mercancías peligrosas cuyo número de identificación de la materia, compuesto de 4 cifras, figura en la parte inferior del panel y el número de identificación del peligro, compuesto por dos o tres cifras, figura en la parte superior del panel.

Si el tamaño y la construcción del vehículo son tales que la superficie disponible sea insuficiente para fijar dichos paneles de color naranja, sus dimensiones podrán ser reducidas hasta 300 mm. para la base, 120 mm. para la altura y 10 mm. para el reborde negro.



V-11 Transporte de mercancías peligrosas

La misma señal, pero sin números de identificación del peligro y la materia, indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas sin especificar.

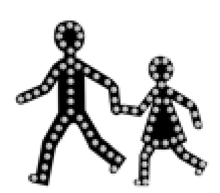






V-10 Transporte escolar

Una señal en la que, sobre fondo amarillo, destaque en color negro la figura de dos niños colocada dentro del vehículo, una en la parte frontal y otra en la parte posterior del mismo, de forma que resulte visible desde el exterior, indica que el vehículo que la lleva está realizando un servicio de transporte escolar o de menores y que, especialmente en las paradas habilitadas al efecto, tendrán activadas las luces de emergencia cuando vayan a subir o a bajar viajeros, debiendo ser objeto de especial precaución para los demás conductores y usuarios.



En la señal definida anteriormente el pictograma podrá ser sustituido por el dispositivo luminoso que se muestra.



V-12 Placa de ensayo o investigación

Dos placas rectangulares, situadas una en la parte delantera y otra en la posterior del vehículo y ambas al lado de la placa de matrícula, en las que sobre fondo liso de color rojo reflectante figuran, en color blanco, las letras F.V. embutidas, indican a los conductores de vehículos que se aproximan por delante o por detrás que el vehículo que las lleva está efectuando pruebas especiales o ensayos de investigación.



V-1 Vehículo prioritario

La utilización de la señal V-1 en un vehículo indica la prestación de un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. Podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas especiales.

Los conductores de los vehículos prioritarios deberán utilizar esta señal luminosa aisladamente cuando la omisión de las señales acústicas especiales no entrañe peligro alguno para los demás usuarios.

La utilización de la señal V-1 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalada como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.



La señal luminosa de vehículo prioritario V-1 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

Este dispositivo se instalará en la parte delantera del plano superior del vehículo, por encima de la luz más alta, o a lo largo del perímetro de la zona más alta de la parte delantera y trasera del vehículo.







En las motocicletas el dispositivo irá situado en la parte trasera, sobre un cabezal telescópico que permita elevarlo por encima de la parte más alta de ésta, o incrustado en la parte delantera y trasera de las motocicletas sin sobresalir del carenado.

En ningún caso afectará a la visibilidad del conductor, y deberá ser visible en todas las direcciones a una distancia mínima de 50 metros.

Los vehículos de policía, además, podrán utilizar con carácter voluntario un sistema auxiliar constituido por dos fuentes luminosas (intermitentes o estroboscópicas), de color azul. Este sistema estará instalado en el frontal del vehículo, a la altura de las luces de cruce, o por encima de ellas en el caso de las motocicletas.

Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-1 en vehículos que no sean prioritarios, por no prestar los servicios indicados.



V-2 Vehículo-obstáculo en la vía

Esta señal indica la posición de un vehículo que desempeña algún servicio en la vía o en sus inmediaciones.

Utilizarán esta señal luminosa:

- Los vehículos que desempeñen un servicio, actividad u operación de trabajo.
- Los vehículos en situación de parada o estacionamiento.
- Aquellos cuya velocidad no supere los 40 Km/h.
- Los vehículos en régimen de transporte especial y sus vehículos piloto o de acompañamiento.
- Los vehículos de acompañamiento de las pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos y de las columnas militares.

Podrá utilizar esta señal todo vehículo que, por causa de avería o accidente, se encuentre en alguno de los supuestos previstos en los tres primeros apartados.

En caso de avería de esta señal, deberá utilizarse la luz de cruce junto con las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

La utilización de la señal V-2 no requerirá autorización administrativa alguna, ya se encuentre instalada como elemento supletorio adicional o como elemento constructivo.

La señal luminosa V-2 estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color amarillo auto, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65. Deberá ser visible en todas las direcciones, desde una distancia de 100 metros.

En todos los casos, el dispositivo se instalará por encima de las luces más altas indicadoras del cambio de dirección, y no podrá afectar a la visibilidad del conductor ni a la resistencia de la estructura de protección del vehículo.





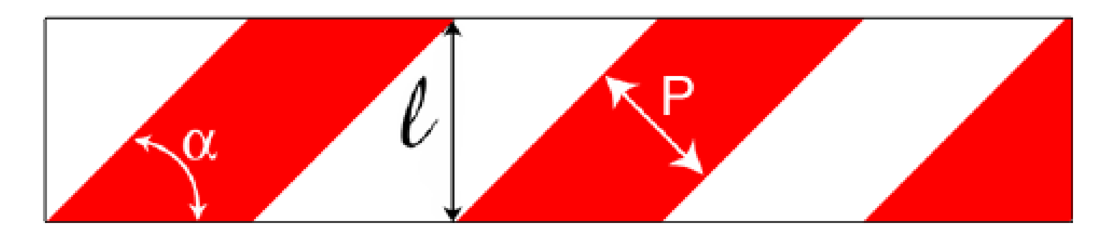


Los vehículos que tienen obligación de utilizar la señal luminosa V-2, además podrán llevar con carácter voluntario en el contorno del vehículo unos distintivos retrorreflectantes que se ajustarán a las siguientes características:

a) Los distintivos serán de material retrorreflectante de las clases 1 o 2, según la norma UNE-EN 12899, con franjas alternas rojas y blancas.
b) La inclinación de las franjas será de 45º sobre la horizontal; la anchura mínima del distintivo, de 140 mm; y la anchura de las franjas, de 100 mm.
c) Si las franjas van colocadas en la parte delantera y trasera de los vehículos irán en forma de V invertida desde el centro del vehículo y si están en los laterales, irán dispuestas en el sentido de la marcha del vehículo.
d) La superficie mínima de los distintivos en la parte delantera será de 0,16 m^2. En la parte trasera, de 0,32 m^2. Y en los laterales, de 0,16 m^2.

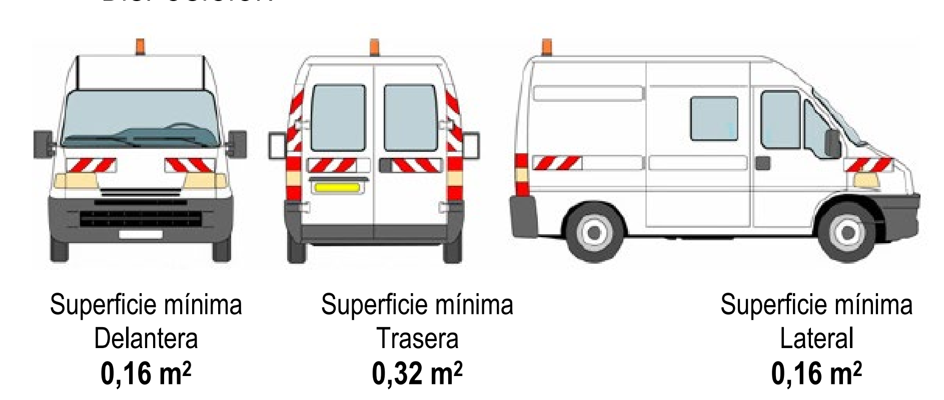
EJEMPLOS

DIMENSIONES Y FORMA:



α: inclinación de las franjas a 45º
ℓ: anchura mínima del distintivo 140 mm
P: anchura de las franjas 100 mm

DISPOSICIÓN



Superficie mínima Delantera **0,16 m^2**

Superficie mínima Trasera **0,32 m^2**

Superficie mínima Lateral **0,16 m^2**

Queda prohibido el montaje y la utilización de la señal V-2 en vehículos que no constituyan un obstáculo en la vía.









V-3 Vehículo de policía

Señaliza un vehículo de esta clase en servicio no urgente. Estará constituida por una rotulación, reflectante o no, en los costados del vehículo, que incorpora la denominación del cuerpo policial y su imagen corporativa.

Además de la señal descrita en el párrafo anterior, el vehículo podrá llevar al menos una línea de contorno longitudinal en material reflectante que se dispondrá por todo el perímetro del vehículo, la cual cumplirá los requisitos especificados para el nivel 2 y será de las siguientes anchuras mínimas:

- Vehículos con M.M.A. menor o igual a 3.500 kilogramos: 7 cm.
- Vehículos con M.M.A. mayor de 3.500 kilogramos: 10 cm.

El color de las citadas líneas de contorno podrá ser cualquiera de los especificados en la tabla de coordenadas cromáticas o combinaciones de los mismos, con la excepción del blanco hacia atrás.

La ubicación de las líneas de contorno deberá realizarse de modo que se garantice la señalización del vehículo en toda su longitud (laterales) y anchura (trasera y delantera) así como la forma y dimensiones del contorno total en el caso de que se empleen varias líneas o bandas.

Los materiales reflectantes cumplirán los requisitos especificados y habrán de superar los ensayos igualmente descritos para los mismos.

- Un alumbrado de posición o crucero, ubicado en el interior del sistema de señalización prioritaria, situado en la parte delantera del plano superior del vehículo, del mismo color que la señal V-1, homologada conforme al Reglamento ECE número 65, así como un cartel con la misma iluminación y rotulación del Cuerpo a que pertenece.



V-9 Servicio público

Indica que el vehículo está dedicado a prestar servicios públicos. Este distintivo consistirá en dos placas colocadas, respectivamente, una en la parte anterior y otra en la posterior del vehículo, al lado de sus placas de matrícula.

Los vehículos que no tengan obligación de llevar placa de matrícula delantera, podrán llevar sólo una placa de servicio público en la parte posterior.

La placa posterior de S.P. deberá llevar una luz que cumpla las mismas condiciones establecidas para la placa posterior de matrícula.









V-17 Alumbrado indicador de "libre"

Indica que los autotaxis circulan en condiciones de ser alquilados. Esta señal consistirá en una luz de color verde homologada conforme a la reglamentación vigente, no deslumbrante, colocada al exterior del vehículo y en su parte delantera derecha, en el sentido de la marcha.

Deberá ser visible tanto desde la parte delantera como desde la trasera y, al menos, desde el lado derecho del vehículo en el sentido de la marcha.

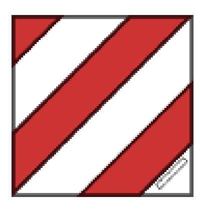
Además del alumbrado indicador de "libre", los autotaxis podrán llevar colocada en el exterior y en su parte delantera un indicador luminoso de tarifas múltiples, claramente visible tanto de noche como de día, conforme a lo prescrito en la reglamentación vigente.



V-18 Alumbrado de taxímetro

Es el destinado, en los automóviles de turismo de servicio público de viajeros, a iluminar el contador taxímetro tan pronto se produzca la bajada de bandera.

Este dispositivo deberá tener una intensidad suficiente que permita su fácil lectura y no debe producir deslumbramiento para los demás usuarios de la vía pública. No será obligatorio este alumbrado en el caso en que las cifras o letras del taxímetro sean autoluminosas.



V-20 Panel para cargas que sobresalen

Indica que la carga del vehículo sobresale posteriormente. Cuando la carga sobresalga por detrás del vehículo, deberá colocarse esta señal en el extremo posterior de la carga, de manera que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo.




Cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura del material que sobresalga. Ambos paneles deberán colocarse de tal manera que formen una geometría de V invertida, con franjas alternas rojas y blancas.



V-23 Distintivo de vehículos de transporte de mercancías

Indica la presencia de vehículos largos y pesados, así como sus remolques, instalándose tanto en la parte trasera como en los laterales del vehículo. El distintivo estará constituido por un marcado reflectante cuya finalidad es incrementar la visibilidad del vehículo, cuando es visto desde la parte lateral o trasera, de tal manera que identifique el contorno o, en su defecto, la longitud y anchura total de un vehículo de motor o conjunto de vehículos o sus cargas.







El color del distintivo será el siguiente:

a) Parte lateral del vehículo: blanco o amarillo.
b) Parte trasera del vehículo: rojo o amarillo.

El dispositivo de los vehículos de transporte debe ajustarse a lo establecido para esta señal en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos, y Orden PRE/52/2010, de 21 de enero.

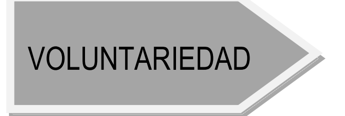


OBLIGATORIEDAD

El distintivo es obligatorio para vehículos de anchura superior a 2,10 m y longitud superior a 6 m, en las siguientes categorías:

- Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas (con excepción de los chasis cabinas, vehículos incompletos y cabezas tractoras para semirremolques).
- Remolques y semirremolques cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas.

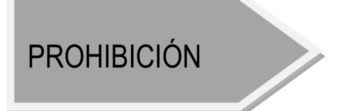
La obligatoriedad comienza el **10 de julio de 2011**, para los vehículos de las categorías anteriores que se matriculen a partir de esa fecha. Para los vehículos de estas categorías matriculados con anterioridad a esa fecha, el distintivo es voluntario.



VOLUNTARIEDAD

El distintivo puede instalarse voluntariamente en:

- Resto de los vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías o de personas.
- Resto de remolques y semirremolques.



PROHIBICIÓN

El distintivo no puede instalarse en:

- Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas dedicados al transporte de personas, con ocho plazas como máximo (excluida la del conductor).
- Remolques y semirremolques con una masa máxima que no supere las 0,75 toneladas.







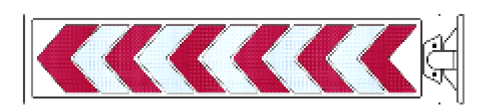


V-24 Grúa de servicio de auxilio en carretera

Su utilización en un vehículo indica que se trata de una grúa de servicio de auxilio en carretera.

Estará constituida por los siguientes elementos:

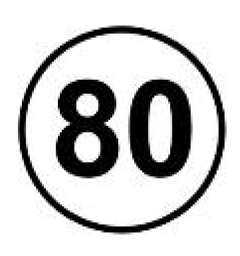
a) Una placa en la que sobre fondo blanco reflectante se inscribirán la palabra AUXILIO en negro mate en la parte superior y la figura de una grúa en azul mate en la inferior. Se colocará en la parte frontal del vehículo, de forma vertical y sujeta de tal modo que se evite el riesgo de caída. Se instalará como elemento supletorio adicional (movible).



b) Un juego de cuatro balizas abatibles/flexibles en las que figurarán unas flechas. Su instalación y utilización serán voluntarias. Se colocarán en la parte lateral del vehículo, dos a cada lado. Se extenderán por medios manuales o eléctricos mientras el vehículo esté estacionado prestando su servicio de auxilio a otro accidentado o averiado.

La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.

1.4 Por otras Razones



V-4 Limitación de velocidad

Una señal, colocada en la parte posterior del vehículo, consistente en un disco blanco de 30 centímetros de diámetro, en cuyo interior se exprese con números negros de 20 centímetros de altura, dos cifras, indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

Será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, esta señal en los casos siguientes:

- Para determinados conductores, en razón a sus circunstancias personales.
- Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto.
- Para vehículos que precisen autorización especial para circular.









V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro

Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre la misma. Estos dispositivos se colocarán, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen.

Opcionalmente, además, podrá colocarse en el exterior del vehículo inmovilizado un dispositivo luminoso de color amarillo auto, alimentación autónoma, alta visibilidad y que quede estable sobre una superficie plana.

En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada.

1.5 POR RAZONES DE CIRCULACIÓN ESPECIAL



V-21. Cartel avisador de acompañamiento de vehículo especial o de vehículos en régimen de transporte especial

Indica la circulación próxima de un vehículo en régimen de transporte especial o vehículo especial.

Deberán llevar en todo momento esta señal los vehículos cuando circulen solo en función y servicio de acompañamiento a la circulación de un vehículo especial o de un vehículo en régimen de transporte especial.

Irá colocada en la parte superior del vehículo de acompañamiento, de forma vertical y sujeta de tal modo que se evite el riesgo de caída. Se instalará como elemento supletorio adicional (movible).

En esta señal deberá figurar la palabra ESPECIAL en negro mate sobre fondo blanco reflectante.

La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.



V-22 Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas

Indica la circulación próxima de ciclistas.

Deberán llevar en todo momento esta señal los vehículos cuando circulen solo en función y servicio de acompañamiento a la circulación de ciclistas.

Irá colocada en la parte superior del vehículo de acompañamiento, de forma vertical y sujeta de tal modo que se evite el riesgo de caída. Se instalará como elemento supletorio adicional (movible).







Esta señal tendrá inscrita en la parte izquierda la señal P-22 y en la parte derecha, la palabra CICLISTA en negro mate sobre fondo blanco reflectante.

La señal V-2 podrá ir incorporada a esta señal formando un conjunto.

La forma, color, diseño, símbolos, dimensiones, significado y colocación de las señales en los vehículos se ajustarán a lo establecido en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

2 LAS SEÑALES ACÚSTICAS

2.1 CARACTERÍSTICAS

Todo vehículo de motor, excepto los motocultores conducidos a pie, **estará provisto de un aparato productor de señales acústicas** que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad. Sólo en los vehículos que tengan el carácter de prioritarios se instalarán aparatos emisores de señales acústicas especiales, siempre que estén debidamente autorizados por el órgano competente en materia de industria.

Los ciclos y las bicicletas, deberán estar provistos de un **timbre**, prohibiéndose el empleo de otro aparato distinto.

2.2 UTILIZACIÓN

Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán emplearse señales acústicas de sonido no estridente, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.

Las advertencias acústicas sólo se podrán hacer por los conductores de vehículos no prioritarios en los casos siguientes:

- Para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas, con muchas curvas.
- Para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.
- Para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía cuando se realice un servicio de los normalmente reservados a los prioritarios.
- Para advertir al conductor del vehículo que circule delante por el mismo carril, que ha advertido su propósito de desplazarse hacia el mismo lado y, sin embargo, después de un tiempo prudencial no ejerce su derecho prioritario de desplazarse, que se inicia la maniobra de adelantamiento a dicho vehículo.
- Para advertir la maniobra de adelantamiento, a los vehículos de dos ruedas, en los pasos a nivel y en sus proximidades.







R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS

Artículo 173 (R.G.C.)

Anexo XI del R.G.V.

Orden PCI/810/2018,de 27 de julio, que modifica el Anexo II del RGV

LAS SEÑALES ACÚSTICAS

- Características:

  Artículo 11.7 (R.G.V.)

  Artículo 22.1 (R.G.V.)

- Utilización:

  Artículo 110 (R.G.C.)

  Artículo 84.2 (R.G.C.)

  Artículo 87.1 b) párrafo 2º (R.G.C.)







TEMA 20 LA ALCOHOLEMIA Y OTRAS NORMAS DE INTERÉS



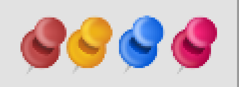




1 LA ALCOHOLEMIA

Todos los países hacen grandes esfuerzos para mentalizar y motivar a los conductores sobre los graves riesgos que, para sí y para los demás conductores y usuarios, entraña conducir bajo los efectos del alcohol.

El alcohol etílico o etanol es una droga psicodepresora de carácter sedante-hipnótico. Incluso en pequeñas dosis, tiene una influencia muy negativa en la conducción y es causa de muy graves accidentes de circulación, muchos de ellos mortales.



El alcohol, entre otros efectos, produce en el conductor:

- Un falso estado de euforia, seguridad, optimismo y confianza en sí mismo.
- El aumento del tiempo de reacción.
- La reducción del campo visual.
- La incorrecta apreciación de distancias, velocidades y modificación de la valoración del riesgo.
- El aumento del riesgo de que se produzcan accidentes.

La alcoholemia es la cantidad de alcohol que existe en la sangre o en el aire espirado. La tasa de alcoholemia, medida en gramos por litro en el caso de alcohol en sangre, o en miligramos en el caso de aire espirado, es el número de gramos (g) o miligramos (mg) en un litro de sangre o de aire, respectivamente, según el sistema de medida empleado.

La normativa española en relación con el alcohol está contenida en la Ley de Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación, todo ello con independencia de los delitos que regula el Código Penal.

La Ley de Seguridad Vial trata esta materia en su artículo 12, precepto que desarrollan los artículos 20 al 26, ambos inclusive, del Reglamento General de Circulación.







1.1 TASAS DE ALCOHOL EN SANGRE Y EN EL AIRE ESPIRADO

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con **una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.**

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con un masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, **los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado a 0,15 miligramos por litro.**

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro, ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro, durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

1.2 INVESTIGACIÓN DE LA ALCOHOLEMIA. PERSONAS OBLIGADAS A SOMETERSE A LAS PRUEBAS PARA LA DETECCIÓN DE LA ALCOHOLEMIA

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. **Igualmente quedan obligados los demás usuarios** de la vía **cuando se hallen implicados** en algún accidente de circulación.

Los **agentes de la autoridad** encargados de la vigilancia del tráfico, podrán **someter a dichas pruebas** a:

- Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo, implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en el Reglamento General de Circulación.
- Los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.







1.3 PRUEBAS DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA MEDIANTE EL AIRE ESPIRADO



Las **pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol** consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados. Y se practicarán por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico.





A petición del interesado o por orden de la Autoridad Judicial se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico a que fueren evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

1.4 PRÁCTICA DE LAS PRUEBAS

Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica **superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado**, o al previsto para determinados conductores en los párrafos 2º y 3º del apartado 1.1 anterior, o aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente **someterá al interesado**, para una mayor garantía, y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que **entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de diez minutos.**

Igualmente, **le informará** del derecho que tiene a formular cuantas **alegaciones u observaciones** tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviere, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a dar cuenta del resultado de las pruebas que realice a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.







El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo. Será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

1.5 DILIGENCIAS DEL AGENTE DE LA AUTORIDAD

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, **fuera positivo**, o cuando el que condujere un vehículo de motor presentara **síntomas evidentes** de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o **apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva**, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal deberá:

- **Describir** con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.
- **Consignar** las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.
- **Conducir al sometido a examen**, o al que se negare a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

1.6 INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO

En el supuesto de que el **resultado** de las pruebas y de los análisis, en su caso, **fuera positivo**, el agente podrá proceder, además, a **la inmediata inmovilización del vehículo**, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de **negativa** a efectuar las pruebas de detección alcohólica.

Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la **inmovilización del vehículo se dejará sin efecto** tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.







1.7 Obligaciones del Personal Sanitario

El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes.

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2 SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y OTRAS SIMILARES

Se encuentran reguladas en el artículo 12 de la Ley de Seguridad Vial y en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Circulación.

2.1 Estupefacientes, Psicotrópicos, Estimulantes u Otras Sustancias Análogas

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo, **psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas**, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los **medicamentos u otras sustancias** bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2.2 Pruebas para la Detección de Sustancias Estupefacientes y Similares

Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

- **Las pruebas consistirán** normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, **se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste**, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

- Toda persona que se encuentre en una situación análoga, a la recogida en el epígrafe 1.2. anterior, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas anteriormente. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el epígrafe 1.6.
- El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias







aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el apartado anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto para las pruebas para la detección alcohólica.

- La Autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles **preventivos** para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

3 DAÑOS A LA VÍA O A SUS INSTALACIONES

Además de poder tener la consideración de delito, como se verá más adelante en este mismo tema, el causar daño a la vía o a sus instalaciones se encuentra regulado por la siguiente normativa:

- En los artículos 110 y siguientes del Reglamento de Carreteras que, tras establecer la prohibición con carácter general, determinar responsabilidades y las formas de reparación del daño, especifica entre los supuestos concretos, por los cuales puede hacerse un deterioro efectivo en la carretera, el causarlo por circular "**con cargas que excedan de los límites autorizados**".

  Esta circulación indebida sobrepasando los límites de peso está igualmente recogida en el Reglamento General de Vehículos, por lo que habrá que entender que éste contempla el peligro potencial tanto por inadecuación del vehículo como de la vía a este exceso de peso, en tanto que la Ley de Carreteras está recogiendo un daño real y efectivamente causado.

- En el artículo 12.2 de la Ley de Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación, en su artículo 4.2, en que se prohíbe **arrojar, depositar, o abandonar** sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, **o producir** en ella o en sus inmediaciones **efectos que modifiquen las condiciones** apropiadas para circular, parar o estacionar.

4 DETERIORO, SUSTRACCIÓN O MODIFICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN

El artículo 110 del **Reglamento de Carreteras considera como infracción grave** "deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación", **y como infracción muy grave** "sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.







5 PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES

El Decreto 917/1967, de 20 de abril, en su artículo 7º, establece que "cuando la presentación de un mensaje publicitario tenga lugar a través de medios móviles no podrán ser utilizados para ello las superficies delanteras de los mismos. No se permitirá la colocación de bastidores o, en general, soportes del mensaje sobre vehículos automóviles, cuando sobresalgan lateralmente de éstos en forma que contravengan los preceptos contenidos en el Reglamento General de Circulación, ni la utilización de sustancias reflectantes o composiciones que puedan inducir a confusión con señales luminosas u obstaculizar el tráfico rodado".

Asimismo, queda prohibido que en las placas de matrícula se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos de los señalados en el anexo XVIII (R.G.V.), incluido la publicidad en el interior de las mismas.

Se autoriza la utilización de un marco ajeno a la propia placa, el cual podrá ir grabado en la parte inferior con publicidad, siempre y cuando su contorno no exceda de 26 milímetros al borde del exterior de la placa.

6 PUBLICIDAD EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS DE MOTOR

El Consejo de Ministros de Transportes (CM) de la Comisión Europea de Ministros de Transportes (CEMT) por Resolución nº 56, sobre la publicidad nociva para la seguridad vial, convencido de que es necesario proseguir e intensificar todos los esfuerzos tendentes a modificar de una manera duradera el comportamiento de los conductores y demás usuarios de la vía, **recomienda a los países miembros** llamar la atención sobre los peligros que puede representar una publicidad que no tenga en cuenta los imperativos de la seguridad vial y pedir a todos los sectores afectados el desarrollo de convenios o acuerdos tendentes a un autocontrol de los mensajes publicitarios y, en particular, considerar como inoportuna e inconveniente la publicidad cuyo contenido pueda:

- Ensalzar la velocidad máxima o la capacidad de aceleración del vehículo, de forma que pueda inducir a una conducción temeraria.
- Propiciar cualquier tipo de conducción agresiva e, incluso, estrictamente deportiva si es en las vías públicas.
- Crear necesidades contrarias a la seguridad vial o provocar sensaciones peligrosas tales como dominio, poder u otras similares.
- Representar, mediante trucajes no evidentes, hechos o casos irrealizables en la práctica, peligrosos de suyo y susceptibles de imitación.
- Despertar en el conductor un falso sentimiento de seguridad por inducirle a pensar que, gracias a determinados sistemas de un vehículo o de sus accesorios, será capaz de dominar en cualquier caso situaciones peligrosas.
- Incitar a la transgresión de las reglas elementales de prudencia al suponer una infracción a la Ley de Seguridad Vial y demás disposiciones reguladoras de la circulación.

El artículo 52 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece que "se prohíbe la publicidad en relación con vehículos a motor que ofrezca en su argumentación







escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta Ley o cuando dicha publicidad induzca al conductor a una falsa o no justificada sensación de seguridad".

7 ABANDONO DE LOS VEHÍCULOS

La Orden de 14 de febrero de 1974 establece el procedimiento de retirada y depósito de cualquier vehículo que por sus signos exteriores, tiempo que llevase en la misma situación u otras circunstancias, pueda deducirse su abandono. Este procedimiento ya ha quedado expuesto en el epígrafe 6, del tema 14.

8 LEY DE CAZA

En sus artículos 42 y 43 la Ley de Caza prohíbe cazar desde un automóvil o cualquier otro medio de locomoción o auxiliándose con la luz de los proyectores de los mismos, pudiendo imponerse la pena de privación del permiso de conducción por tiempo de dos meses a tres años.

9 CÓDIGO PENAL

9.1 DELITOS

9.1.1 Delitos contra la seguridad del tráfico

Artículo 379

El que **condujere** un **vehículo de motor o un ciclomotor** a **velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana** a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

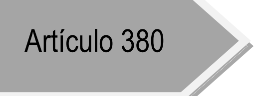
Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En







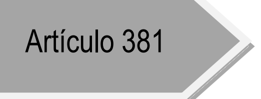
todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.



Artículo 380

El que **condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta** y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

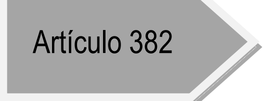
A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.



Artículo 381

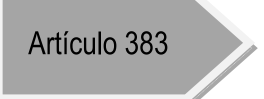
Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.



Artículo 382

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.



Artículo 383

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.







Artículo 384

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Artículo 385

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Artículo 385 bis

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Artículo 385 ter.

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.







9.1.2 De la omisión del deber de socorro

Artículo 195

El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.

En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.

Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.

9.1.3 Del robo y hurto de uso de vehículos

Artículo 244

El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, cuyo valor excediere de 400 euros, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días o multa de seis a 12 meses si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a 48 horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo.

Con la misma pena se castigará al que en el plazo de un año realice cuatro veces la acción descrita en el artículo 623.3 de este Código, siempre que el montante acumulado de las infracciones sea superior al mínimo de la referida figura del delito.

Si el hecho se ejecutare empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su mitad superior.

De no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho como hurto o robo en sus respectivos casos.

Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del artículo 242.







9.1.4 De la falsificación de documentos públicos

Artículo 392

El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado 1 del artículo 390, será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses.

Las falsedades a que se refiere el apartado 1 del artículo 390 son las siguientes:

- Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.
- Simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad.
- Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.

A estos efectos, es preciso tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 26 del Código Penal en el que se establece que "a efectos de este Código se considera documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica".

En atención a lo expuesto, en estas falsificaciones estarían incluidas las relativas a los documentos de los vehículos a motor y sus placas de matrícula.

Las mismas penas se impondrán al que, sin haber intervenido en la falsificación, traficare de cualquier modo con un documento de identidad falso. Se impondrá la pena de prisión de seis meses a un año y multa de tres a seis meses al que hiciere uso, a sabiendas, de un documento de identidad falso.

Esta disposición es aplicable aun cuando el documento de identidad falso aparezca como perteneciente a otro Estado de la Unión Europea o a un tercer Estado o haya sido falsificado o adquirido en otro Estado de la Unión Europea o en un tercer Estado si es utilizado o se trafica con él en España.

9.2 FALTAS

9.2.1 Faltas contra las personas

Artículo 621.4

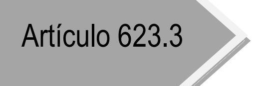
Si el hecho se cometiera con vehículo a motor o ciclomotor, podrá imponerse además la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de tres meses a un año.







9.2.2 Faltas contra el patrimonio



Serán castigados con localización permanente de cuatro a 12 días o multa de uno a dos meses:

Los que sustraigan o utilicen sin la debida autorización, sin ánimo de apropiárselo, un vehículo a motor o ciclomotor ajeno, si el valor del vehículo utilizado no excediera de 400 euros.

Si el hecho se ejecutase empleando fuerza en las cosas, se impondrá la pena en su mitad superior. Si se realizara con violencia o intimidación en las personas, se penará conforme a lo dispuesto en el artículo 244.

R RECOPILACIÓN DE ARTÍCULOS CITADOS

LA ALCOHOLEMIA

- Tasas de alcohol en sangre y en el aire espirado:

  Artículo 20 (R.G.C.)

- Investigación: Personas obligadas:

  Artículo 21 (R.G.C.)

- Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado:

  Artículo 22 (R.G.C.)

- Práctica de las pruebas:

  Artículo 23.1, 2, 3 y 4 (R.G.C.)

  Artículo 26.1 (parte correspondiente) (R.G.C.)

- Diligencias del Agente de la Autoridad:

  Artículo 24 (R.G.C.)

- Inmovilización del vehículo:

  Artículo 25.1, 2, 3 y 4 (R.G.C.)

- Obligaciones del personal sanitario:







Artículo 26.1 (R.G.C.)

SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y OTRAS SIMILARES

- Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras análogas:

Artículo 27.1 (R.G.C.)

- Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes y similares:

Artículo 28.1 (R.G.C.)

DAÑOS A LA VÍA O A SUS INSTALACIONES

Artículo 4.2 (R.G.C.)

Artículo 10.2 (L.S.V.) (parte correspondiente)

Artículo 110 y sg. Reglamento de Carreteras

Anexo IX (R.G.V.)

DETERIORO, SUSTRACCIÓN O MODIFICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 110 Reglamento de Carreteras

Artículo 142 (R.G.C.)

PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES

Artículo 7 Decreto 917/1967 de 20 de abril

Artículo 49.3 (R.G.V.)

PUBLICIDAD EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS DE MOTOR

Artículo 52 (L.S.V.)

ABANDONO DE LOS VEHÍCULOS

Ver Tema 14, epígrafe 6

LEY DE CAZA

Artículo 42 y 43 Ley de Caza







CÓDIGO PENAL

- Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes y similares:
- Delitos:

  - Delitos contra la seguridad del tráfico:

    Artículo 379 al 385 del Código Penal

  - De la omisión del deber de socorro:

    Artículo 195 del Código Penal

  - Del robo y hurto de uso de vehículos:

    Artículo 244 del Código Penal

  - De la falsificación de documentos públicos:

    Artículo 392 del Código Penal

- Faltas:

  - Faltas contra las personas:

    Artículo 621.4 del Código Penal

  - Faltas contra el patrimonio:

    Artículo 623.3 del Código Penal







EJERCICIO DE AUTOEVALUACIÓN 3

1. Señala en qué caso se puede efectuar una parada o estacionamiento de un vehículo:

En vías interurbanas siempre fuera de la calzada en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén.
En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad
En las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones.
En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal “Túnel”.

2. Selecciona en la columna de la derecha lo que indica un catadióptrico:

Catadióptrico	Que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.
	La anchura total del vehículo.
	La presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Retención. Es la inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.
- Parada. Es la inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.







4. ¿Cuáles son las finalidades de las luces de los vehículos?

d) Ver, Ser reconocidos, Anticipar
e) Ver, Ser vistos, Asegurar
f) Ver, Ser vistos, Advertir

5. Une mediante flechas las condiciones de funcionamiento que tienen las luces que se enuncian a continuación con la condición que se encuentra en la columna de la izquierda:

Luces posteriores de posición	Sólo podrán encenderse cuando lo estén también las de carretera, las de cruce o las antiniebla delanteras.
Luces de posición delanteras	Deberán encenderse automáticamente siempre que el vehículo tenga encendidas cualquiera de las de carretera, delanteras de posición, placa posterior de matrícula o las antiniebla.
Luces antiniebla traseras	Deben estar encendidas siempre que lo estén las de cruce, las de carretera o las antiniebla delanteras.

6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"La alcoholemia es la cantidad de alcohol que existe en la sangre o en el aire espirado. La tasa de alcoholemia, medida en gramos por litro en el caso de alcohol en sangre, o en miligramos en el caso de aire espirado, es el número de gramos (g) o miligramos (mg) en un litro de sangre o de aire, respectivamente, según el sistema de medida empleado".

7. Podrán circular sin los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención, en poblado, los conductores y pasajeros de los vehículos en servicio de urgencia.

a) Verdadero
b) Falso



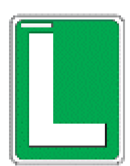




8. ¿Qué finalidad tienen las luces de posición traseras?

a) Indicar la presencia y anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.
b) Indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.
c) Indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.

9. Observa la siguiente señal y selecciona lo que está indicando:



a) V-14 Otros vehículos
b) V-14 Vehículos de autoescuela
c) V-13 Conductor novel

10. Observa la imagen de la columna izquierda, ¿sabrías identificar de qué señal se trata?:



V-17
V-18
V-20
V-23





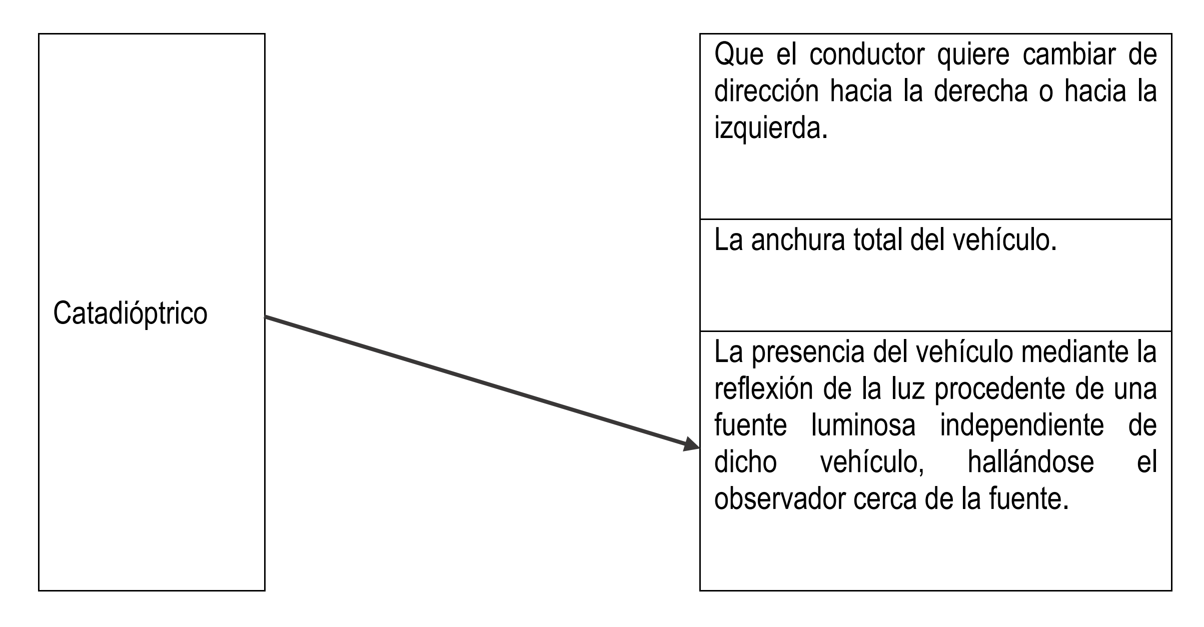


SOLUCIÓN EJERCICIO AUTOEVALUACIÓN 3

1. Señala en qué caso se puede efectuar una parada o estacionamiento de un vehículo:

En vías interurbanas siempre fuera de la calzada en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén.

2. Selecciona en la columna de la derecha lo que indica un catadióptrico:



3. Indica si las siguientes definiciones son Verdaderas o Falsas:

- Retención. Es la inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo. Falsa

  Es la definición de parada

- Parada. Es la inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario. Falsa

  Es la definición de detención

4. ¿Cuáles son las finalidades de las luces de los vehículos?:

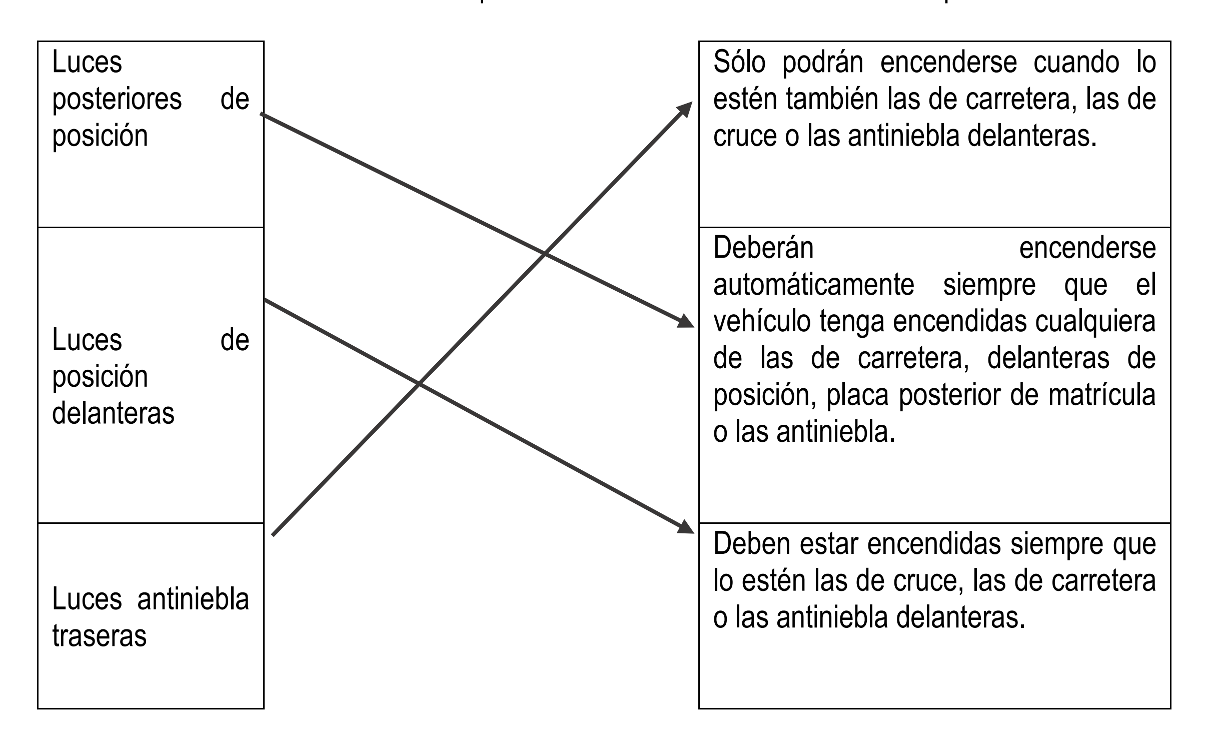
c) Ver, Ser vistos, Advertir







5. Une mediante flechas las condiciones de funcionamiento que tienen las luces que se enuncian a continuación con la condición que se encuentra en la columna de la izquierda:



6. Indica si la siguiente afirmación es Verdadera o Falsa:

"La alcoholemia es la cantidad de alcohol que existe en la sangre o en el aire espirado. La tasa de alcoholemia, medida en gramos por litro en el caso de alcohol en sangre, o en miligramos en el caso de aire espirado, es el número de gramos (g) o miligramos (mg) en un litro de sangre o de aire, respectivamente, según el sistema de medida empleado". Verdadera

7. Podrán circular sin los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención, en poblado, los conductores y pasajeros de los vehículos en servicio de urgencia.

c) Verdadero

8. ¿Qué finalidad tienen las luces de posición traseras?

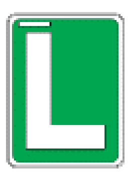
b) Indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.





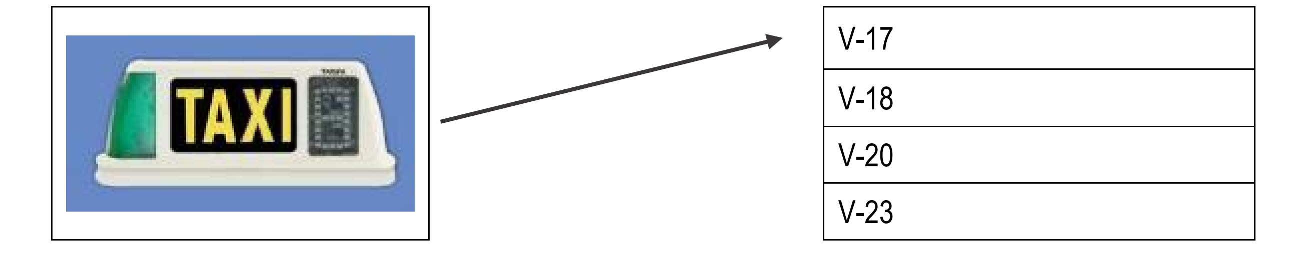


9. Observa la siguiente señal y selecciona lo que está indicando:



c) V-13 Conductor novel

10. Observa la imagen de la columna izquierda, ¿sabrías identificar de qué señal se trata?:



V-17
V-18
V-20
V-23







GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **Adelantamiento.** Es la maniobra que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento de marcha más lenta que circula delante del que se conduce. En consecuencia, es condición indispensable para que esta maniobra se realice, que ambos vehículos se encuentren en movimiento.

- **Alcoholemia.** Es la cantidad de alcohol que existe en la sangre o en el aire espirado.

- **Balizamiento.** Conjunto de luces y dispositivos que indican el desarrollo o trazado de una vía o de los obstáculos que sobre ella se encuentran.

- **Bicicleta.** Ciclo de dos ruedas.

- **Cambio de sentido de la marcha.** Es una más de las maniobras básicas de circulación. Consiste en dar media vuelta.

- **Caravana.** Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentre estacionado.

- **Ciclo.** Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

- **Conductor habitual.** Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.

- **Conductor profesional.** Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

- **Conductor.** Es la persona que, con determinadas excepciones, maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

- **Desplazamiento lateral.** Todo cambio de posición en la calzada, a derecha o izquierda, que lleva aparejada la invasión parcial o total de un carril por el que anteriormente no se circulaba.

- **Detención.** Consiste en la inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.







- **Estacionamiento.** Es la inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada.

- **Intersección.** Es el nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

- **Maniobra.** Cualquier variación de la situación o posición de un vehículo en la calzada.

- **Operaciones de conducción.** Manejo simple o coordinado de los mandos del automóvil.

- **Parada.** Es la inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo

- **Peatón.** Es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a los que son aplicables los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

- **Progresión normal.** Se define al hecho de circular dentro de la corriente del tráfico, sin alteraciones sensibles de posición, adaptándose en cada momento a las circunstancias de dicha corriente. También se podría definir como la acción de circular sin realizar maniobras básicas de circulación.

- **Remolque.** Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

- **Semáforo.** Son las señales eléctricas constituidas por luces que tienen por objeto el control del movimiento de vehículos en unas condiciones óptimas de seguridad y fluidez. El semáforo asigna de forma alternativa el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos que confluyen en una intersección.

- **Semirremolque.** Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.

- **Señal.** Sistema de comunicación en el que el lenguaje hablado es sustituido por el lenguaje de las formas, los colores, las siluetas, los símbolos o signos diversos. Mediante ellas se emiten mensajes a unos receptores que son los conductores y usuarios de las vías, los cuales deben responder con un comportamiento adecuado

- **Señalización.** Conjunto de señales y órdenes de agentes de la circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a estos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.







- **Titular del vehículo.** Es la persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el Registro oficial correspondiente.
- **Tramos de gran pendiente.** Aquellos que tienen una inclinación mínima del siete por ciento.
- **Tranvía.** Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.
- **Vehículo de tracción animal.** Es el arrastrado por animales.
- **Vehículo.** Es todo aparato apto para circular por las vías o terrenos.







Josefa Valcárcel, 44 - 28027 Madrid